わかる 身につく
交通教本

ダッシュボードに入れて、いつでもチェック！

はじめに

交通事故のない、安全で快適なくるま社会の実現は、わたしたち運転者一人ひとりの願いでもあります。

交通事故を防止するためには、道路交通法などの法令で決められたルールを守るだけでなく、道路交通の場で、お互いが相手の立場を尊重して、やさしさと思いやりの心を持った運転を実践していくことが大切です。

この本は、最近の道路交通法の改正点等をトピックスとして取りあげるなど、法令や安全のために守っていただきたいことがらに図解等をそえてわかりやすく説明しています。

運転免許証を更新する機会等に、運転免許試験にチャレンジしたころの初心に返って、この本を読んでみてください。また、この本を常時くるまに備え、折にふれて活用していただければ幸いです。

そして、みんなで交通事故のない明るく住みやすい社会をつくっていきましょう。

目　次

トピックス

第2部 交通の方法に関する教則

第3部 交通違反点数と講習制度など

※この教本は、道路交通法等に定めるルール等を編集したものです。

トピックス 1

最近の道路交通法改正

1 高齢運転者対策の推進を図るための規定の整備

平成29年3月12日施行

高齢者による交通事故を防止するため、認知症などに対する対策が強化されました。

①臨時認知機能検査・臨時高齢者講習の新設

臨時認知機能検査

75歳以上の運転者が、認知機能が低下したときに起こしやすい一定の違反行為(18基準行為)をしたときには、臨時の認知機能検査を受けなければなりません。

違反行為(18基準行為)

①信号無視
②通行禁止違反
③通行区分違反
④横断等禁止違反
⑤進路変更禁止違反
⑥しゃ断踏切立入り等
⑦交差点右左折方法違反
⑧指定通行区分違反
⑨環状交差点左折等方法違反
⑩優先道路通行車妨害等
⑪交差点優先車妨害
⑫環状交差点通行車妨害等
⑬横断歩道等における横断歩行者等妨害等
⑭横断歩道のない交差点における横断歩行者等妨害等
⑮徐行場所違反
⑯指定場所一時不停止違反
⑰合図不履行
⑱安全運転義務違反

臨時高齢者講習

臨時認知機能検査を受け、認知機能の低下が運転に影響するおそれがあると判断された高齢者は、「臨時高齢者講習」(実車指導と個別指導)を受けなければなりません。

②臨時適性検査制度の見直し

更新時の認知機能検査または臨時認知機能検査で「認知症のおそれがある」と判定された方は、「臨時適性検査」(医師の診断)を受け、または、命令に従い主治医等の診断書を提出しなければなりません。

※医師の診断の結果、認知症と判断された場合は、運転免許の取消しまたは停止となります。

③高齢者講習の合理化・高度化

高齢者講習は、75歳未満の方については2時間に合理化(短縮)されます。また、75歳以上の方については、認知機能検査の結果に基づいて、より高度化または合理化が図られた高齢者講習が実施されます。

臨時適性検査または診断書提出命令

2 準中型免許の新設

平成29年3月12日施行

準中型免許では、車両総重量7.5トン未満（最大積載量4.5トン未満）の自動車を運転することができます。

①準中型免許は18歳から取得することができます。すでに普通免許を取得している方は、さらに限定解除審査に合格すれば、車両総重量5トン以上7.5トン未満の自動車を運転することができます。

※審査は、指定自動車教習所で4時間以上の教習等を受けた上での審査または運転免許試験場での技術審査等のいずれかになります。

②改正前に取得した運転免許で運転できる自動車は、改正後も引き続き運転することができます。

※運転免許証と自動車検査証で、運転可能な車種であるかを確認しましょう。

初心者マーク

③準中型免許取得後1年未満の方は、準中型自動車を運転するときには初心者マークを表示しなければなりません。

平成19年6月1日以前に取得

車両総重量 8トン
最大積載量 5トン

普通自動車 普通免許	大型自動車 大型免許	特に大きな車両
18歳以上 （乗車定員10人以下）	20歳以上 普通免許等保有2年以上 （乗車定員29人以下）	21歳以上 普通免許等保有3年以上 （乗車定員30人以上）

3 運転免許の仮停止の対象範囲の拡大

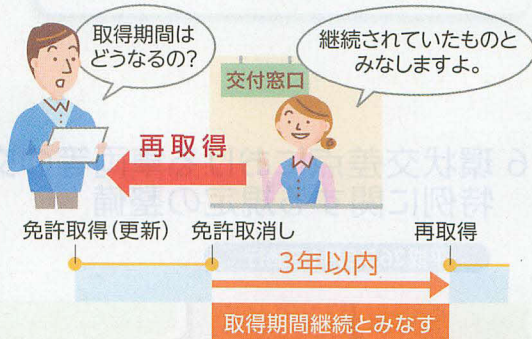
平成27年6月17日施行

運転免許の仮停止の範囲が、酒気帯び運転や過労運転等による死傷事故にも拡大され、事故があった日から30日間、免許の効力を停止することができることとされました。

4 一定の病気に該当すること等を理由として免許を取り消された場合における再取得した免許に係る免許証の有効期間に関する規定の整備

平成27年6月1日施行

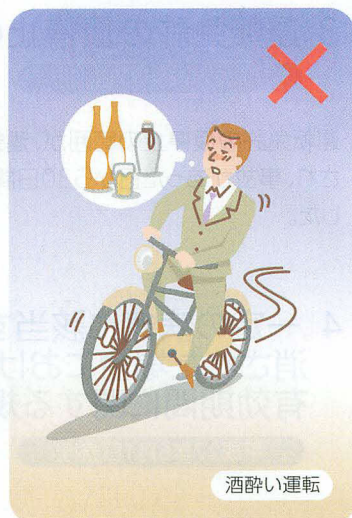
※「一定の病気」とは、統合失調症、認知症およびてんかんなど自動車等の安全な運転に支障をおよぼすおそれがある病気として政令で定めるものをいいます。

一定の病気に該当すること等を理由に免許を取り消された場合、取消しから3年以内で免許を再取得した場合は、取り消された免許を受けた日から取り消された日までの期間と再取得した免許を受けていた期間は継続されていたものとみなされます。

5 自転車の運転による交通の危険を防止するための講習に関する規定の整備

平成27年6月1日施行

一定の危険な違反行為(信号無視、一時不停止、酒酔い運転等)をして3年以内に2回以上摘発された自転車運転者(悪質自転車運転者)は、公安委員会の命令を受けてから3ヵ月以内の指定された期間内に講習を受けなければなりません。

自転車による危険な違反行為

①信号無視
②通行禁止違反
③歩行者用道路における車両の義務違反(徐行違反)
④通行区分違反
⑤路側帯通行時の歩行者の通行妨害
⑥遮断踏切立入り
⑦交差点安全進行義務違反等
⑧交差点優先車妨害等
⑨環状交差点安全進行義務違反等
⑩指定場所一時不停止等
⑪歩道通行時の通行方法違反
⑫制動装置(ブレーキ)不良自転車運転
⑬酒酔い運転
⑭安全運転義務違反

危険な運転はいけません!

6 環状交差点における車両等の交通方法の特例に関する規定の整備

平成26年9月1日施行

環状交差点の標識

環状交差点では、

- 左折等するときは、あらかじめその前からできる限り道路の左側端に寄り、かつ、できる限り環状交差点の側端に沿って徐行しなければならない。
- 環状交差点に入ろうとするときは、徐行しなければならない。
- 車両等は、環状交差点内を通行するほかの車両等の進行を妨害してはならない。

などの交通方法が定められました。

P.75~P.76、P.79~P.81、P.111、P.115

7 一定の病気等に該当する運転者対策を推進するための規定の整備

平成26年6月1日施行

①免許を受けようとする者等に対する質問等に関する規定

- 公安委員会は、免許の取得・免許証の更新をしようとする者に対して、一定の病気等に該当するかどうか判断するための質問票を交付することができます。
- 質問票を受けた者は、それに答えて、公安委員会に提出しなければなりません。

1年以下の懲役または
30万円以下の罰金

- 公安委員会は、すでに免許を受けている者等が一定の病気等であるか調査する必要があるときは、必要な報告を求めることができます。

②診察した医師による診察結果の届出に関する規定

医師は診察した者が一定の病気等に該当すると認知し、その者が免許を受けていると知ったときは、診察結果を公安委員会に届け出ることができます。

③免許の効力の停止に関する規定

公安委員会は、一定の病気等にかかっていると疑われる者の免許を3ヵ月を超えない範囲内で期間を定めて停止することができます。

④免許の再取得に係る試験の一部免除に関する規定

一定の病気に該当すること等を理由に免許を取り消された場合、取消しから3年以内であれば、再取得時の運転免許試験（適性試験は除く）は免除されます。

一定の病気に該当すること等を
理由とした免許の取消し

3年以内

免許の再取得

免許取得時の運転免許試験の一部を免除

8 放置違反金の収納事務の委託に関する規定の整備

平成26年6月1日施行

都道府県は、放置違反金の収納事務を、私人に委託することができるようになりました。これにより、ATMやコンビニ等で放置違反金を支払うことができるようになりました。

※本制度の運用開始時期は都道府県によって異なります。

9 取消処分者講習に関する規定の整備

平成26年6月1日施行

公安委員会が免許の取消しに係る書面の交付をしようとしたにもかかわらず、不出頭や所在不明等で交付を受けなかった者が、運転免許試験を受けようとする場合は、過去1年以内に取消処分者講習を終了していなければなりません。

取消処分から再取得までの流れ

取消処分の該当者に意見聴取の通知
▼
該当者は出頭し意見の聴取を受ける
▼
処分が決定し、書面を交付(処分の効力発生)
▼
取消処分者講習を受講
▼
運転免許試験
▼
運転免許の再取得

- 施行前は、ここで意見の聴取を受けないと処分が決定し、書面の交付ができないまま運転免許が失効することとなり、取消処分者講習を受講せずに運転免許試験を受けることが可能でした。
- この問題点を是正するため、書面の交付を受けなかった者が、運転免許試験を受けようとする場合は、過去1年以内に取消処分者講習を受講していなければならないこととなりました。

10「自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律」の制定

平成26年5月20日施行

飲酒運転等で死傷事故を起こしても危険運転致傷罪を適用できなかったケースに対する法律が整備され、悪質・危険な運転に対する罰則と行政処分が強化されました。

P.23

11 悪質・危険運転者への対策

平成25年12月1日施行

悪質・危険な無免許運転を根絶するため、運転者に対する罰則が強化されるとともに、運転者の周辺者に対する罰則も整備されました。

P.125

無免許運転だけでなく、無免許運転者への自動車等の提供、同乗も厳罰化!

■ 無免許運転者、無免許運転の下命・容認者および偽りその他不正の手段により免許証等の交付を受けた者に対する罰則を引きあげ

改正前		改正後
1年以下の懲役または30万円以下の罰金	→	3年以下の懲役または50万円以下の罰金

■ 無免許運転幇助行為に対する罰則の新設

提供：無免許運転をするおそれのある者に自動車等を提供し、自動車等の提供を受けた運転者が無免許運転をした場合	→	3年以下の懲役または50万円以下の罰金
同乗：自動車等の運転者が免許を受けていないことを知りながら、その運転者に自動車等を運転して自己を運送することを要求・依頼して同乗した場合	→	2年以下の懲役または30万円以下の罰金

※無免許運転の基礎点数が25点に引き上げられました。

12 自転車に関する規定の整備

平成25年12月1日施行

①自転車の検査等に関する規定

警察官は、ブレーキを備えていないため交通の危険を生じさせるおそれがあると認められる自転車が通行しているときは、停止させてブレーキを検査できるようになりました。
さらに、危険を防止するため必要な応急措置を命じ、または、その自転車を運転しないよう命ずることができることとされ、これらの命令に違反した者に対する罰則が整備されました。

ブレーキのない自転車に乗ってはいけません!

※検査拒否または応急措置命令に違反した場合は5万円以下の罰金

②軽車両の路側帯通行に関する規定

自転車等の軽車両が通行できる路側帯は、道路の左側部分に設けられた路側帯に限ることとされました。

※路側帯の右側通行をした場合は、通行区分違反として、3ヵ月以下の懲役または5万円以下の罰金

自転車の右側通行はいけません!

「あおり運転」で免停に！

交通死亡事故につながる恐れがある「あおり運転」が社会問題化しています。「あおり運転」は、走行中に蛇行や幅寄せ、急停止、パッシング等を繰り返して相手に威圧感や恐怖感を与え、正常な運転を妨害する悪質・危険な行為です。重大事故につながりかねないこれらの違反行為に対しては、累積点数がなくても危険性帯有者として免許停止等の行政処分が科されます。

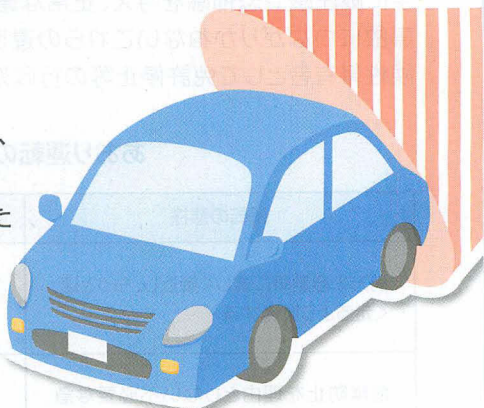
あおり運転の態様と違反種別

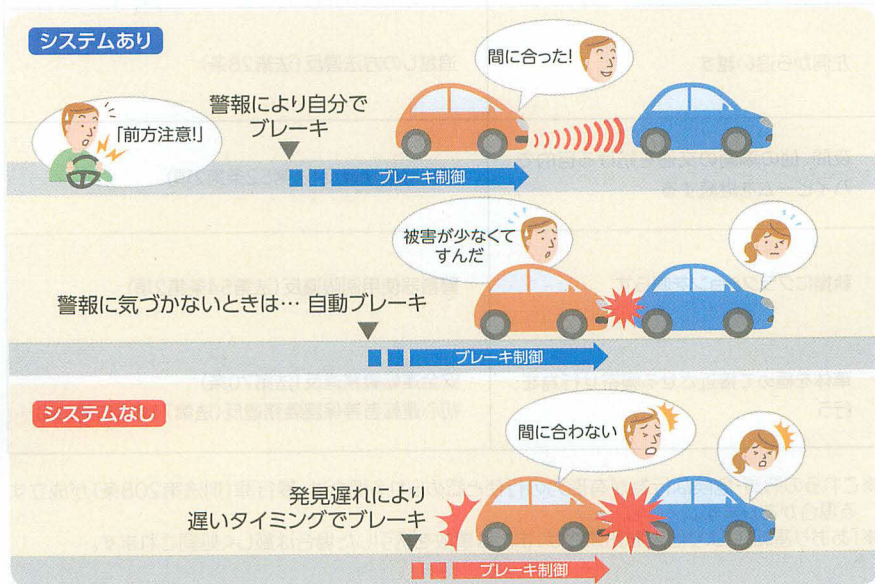
運転の態様	違反種別（道路交通法違反）
前方の自動車に著しく接近し、もっと速く走るよう挑発する	車間距離保持義務違反（法第26条）
危険防止を理由としない不必要な急ブレーキを掛ける	急ブレーキ禁止違反（法第24条）
後方から進行してくる車両等が急ブレーキや急ハンドルで避けなければならなくなるような進路変更を行う	進路変更禁止違反（法第26条の2第2項）
左側から追い越す	追越しの方法違反（法第28条）
夜間、他の車両の交通を妨げる目的でハイビームを継続する	減光等義務違反（法第52条第2項）
執拗にクラクションを鳴らす	警音器使用制限違反（法第54条第2項）
車体を極めて接近させる幅寄せ行為を行う	安全運転義務違反（法第70条） 初心運転者等保護義務違反（法第71条第5号の4）

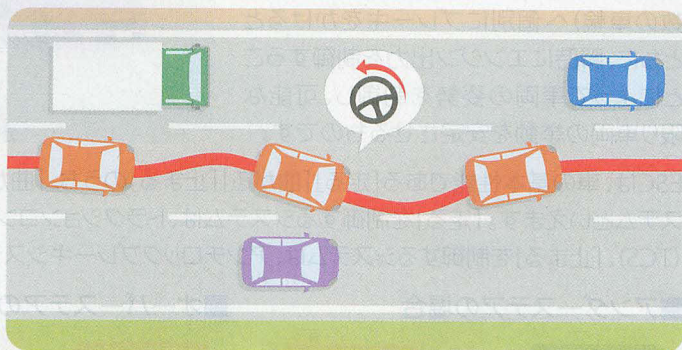
※これらの悪質・危険な行為が有形力の行使と認められる場合は、暴行罪（刑法第208条）が成立する場合があります。

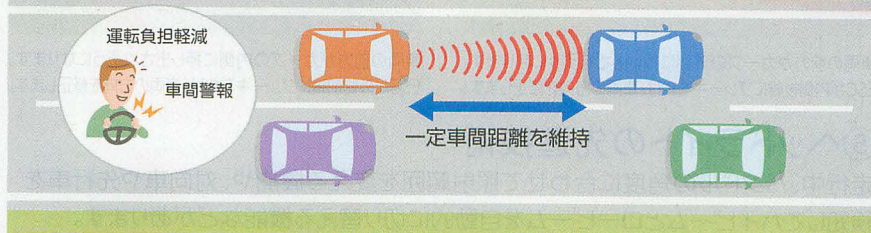
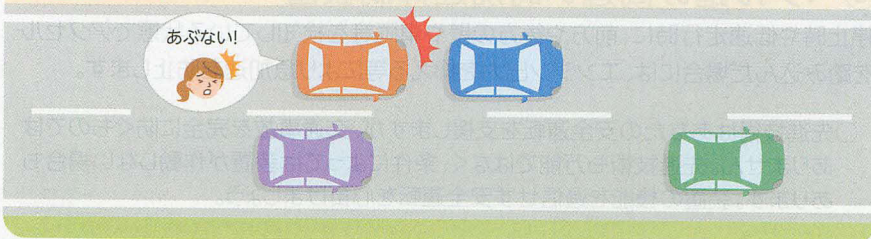
※「あおり運転」により他人を死傷させ、または事故を誘引した場合は厳しく処罰されます。

先進安全自動車(ASV)

交通事故の発生防止と被害軽減のため、先進安全技術を利用してドライバーの安全運転を支援するシステムを搭載した自動車(「サポカー」「サポカーS」)の開発と普及啓発が進んでいます。

①衝突被害軽減ブレーキ(自動ブレーキ)

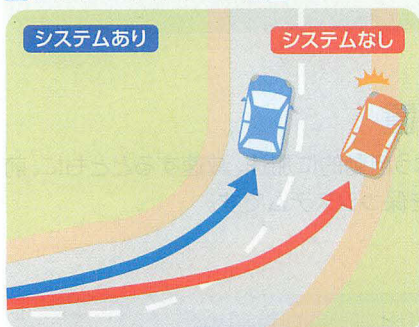
前方の障害物との衝突を予測して警報し、衝突による被害を軽減するために自動的に制動制御するシステムです。

②車線維持支援装置

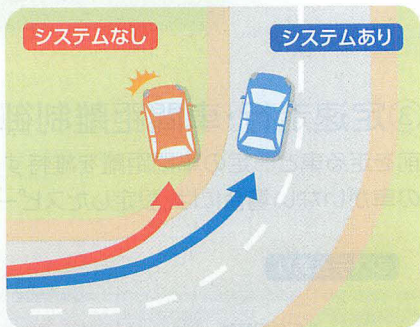
カメラで前方の車線を認識し、直線路で車線を維持するようにハンドル操作を支援します。また、車線からはみ出しそうになると運転者に知らせる機能もあります。

③定速走行・車間距離制御装置

前を走る車と一定の車間距離を維持するよう自動的に加速、減速するとともに、前の車がいない場合には、設定したスピードを保つシステムです。

④横すべり防止装置（ESC）

横すべり防止装置（以下、ESC）は、車両が不安定な状態（以下、危険な状況下）を検知すると、各種センサーから得られた情報を元に瞬時に各タイヤ（一輪または複数の車輪）へ個別にブレーキをかけるとともに、瞬時にエンジン出力を制御することによって車両の姿勢を制御し、可能な限り車両の挙動を安定させるものです。

ESCは、車の基本性能である「走る」「曲がる」「止まる」のうち、「曲がる」を制御するシステムといえます。「走る」を制御するシステムは、トラクションコントロールシステム（TCS）、「止まる」を制御するシステムは、アンチロックブレーキシステム（ABS）です。

■アンダーステアの場合

車両の前方がカーブの外側に押し出されそうになります。ESCが内側後輪にブレーキをかけ、車両の方向を修正します。

■オーバーステアの場合

車両の前方がカーブの内側に押し出されそうになります。ESCが外側前輪にブレーキをかけ、車両の方向を修正します。

⑤ヘッドライトの先進技術

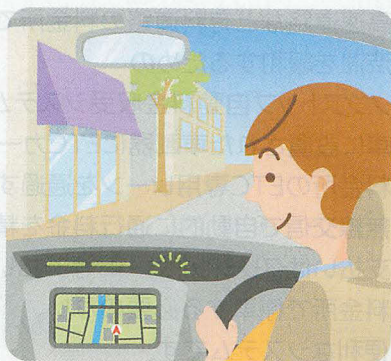
走行中、ハンドルの角度に合わせて照射範囲を変える機能や、対向車や先行車を検知してハイビームとロービームを自動的に切り替える機能などがあります。

⑥ペダル踏み間違い時加速抑制装置

停止時や低速走行時に、前方や後方の壁や車両等を検知している状態でアクセルを踏み込んだ場合には、エンジン出力を抑える等により急加速を防止します。

○先進技術はあなたの安全運転を支援しますが、交通事故を完全に防ぐものではありません。先進技術も万能ではなく、条件によっては装置が作動しない場合もあります。装置の機能を過信せず安全運転を心掛けましょう。

カーナビゲーション装置

道順案内などを行い運転を支援する車載システムのことです。現在位置を自動的に割り出し、システムに記録された地図と照らし合わせることで運転を支援するほか、無線通信を行い、天候・道路状況などの情報提供を行うものもあります。現在位置を割り出す方法には、GPS衛星を利用する方法やジャイロなどの自律航法装置を用いるものがあります。

GPSを利用して現在位置を知る場合、長いトンネルなどを走行しているときにはGPS衛星と通信を行えず、現在位置の誤表示が起こる場合があるという欠点があります。自律航法装置による方法では、ジャイロを使って自動車の方向転換を検知しタイヤの回転数などから移動距離を割り出すことで、出発地点からどの方向にどれくらい動いたかを求め、現在位置を算出します。欠点として、長く走れば走るほど誤差が蓄積するため、時々修正をする必要があります。現在では、自律航法装置とGPSを併用することでお互いの欠点を補う方法が一般的です。

■カーナビゲーションシステム

GPSアンテナ／GPSレシーバー
人工衛星からの電波を受信し、車のいる場所を検知

ジャイロセンサー（方位センサー）
車の向かう方向を検知

車速センサー（スピードセンサー）
車の移動距離を検知

ナビゲーションコンピューター
アンテナやセンサーからの情報と地図データを照らし合わせ、ディスプレイに表示

ディスプレイ
ナビの画面

地図データ
●SDカード ●HDD
●DVD-ROM ●CD-ROM

また、道案内を行うだけでなく、目的地の天候や途中経路の路面状況・混雑具合などの情報提供を行うものや、地上波デジタル放送を受信しテレビを視聴できるものもあります。

●走行中はカーナビゲーション装置の画面を注視してはいけません。
●操作は安全な場所に自動車を停止して行うようにしましょう。

ETC

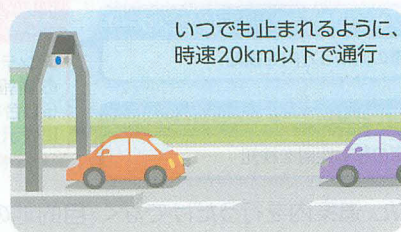
高速道路など有料道路の料金所での
渋滞を緩和するための
ノンストップ自動料金収受システムです。
車に設置された車載器にETCカードを挿入し、
料金所のETC専用レーンを通過すると、
無線交信で自動的に通行料金を精算。
支払いはクレジットカード等で払います。
料金所で停車する必要のない、
便利なシステムです。

ETCを利用する際の注意ポイント

■有料道路を利用する前に、ETCカードを車載器に確実に挿入します。

停車した状態で、カードをしっかりと挿入してください。カードの挿入の仕方が不完全な場合、通信エラーが起きることがあります。カードを挿入した際は、車載器が正しく動作しているかを必ず確認しましょう。

■ETC専用レーンは時速20km以下で、十分な車間距離をとって通行しましょう。

車載器とアンテナの交信にエラーが起きた場合には、ゲートの開閉バーが開かないことがあります。前車が停止することがありますので、車間距離をとり、いつでも安全に止まれるように、ゆっくりと進みましょう。

■ETCカードを車内に置いたままにしないでください。

ETCカードはクレジットカードの一種ですので、車から離れる際は、車載器から抜き取り、運転者みずからが携行しましょう。

トピックス 3 環境を考える

エコドライブのすすめ

車から出る二酸化炭素は、地球温暖化の原因の一つです。
エコドライブは二酸化炭素の出る量を
減らすとともに、安全運転にもつながります。
以下の「エコドライブ⑩のすすめ」の趣旨を
実行しましょう。

①ふんわりアクセル「eスタート」

発進するときは、穏やかにアクセルを踏んで発進しましょう（最初の5秒で、時速20km程度が目安です）。日々の運転において、やさしい発進を心がけるだけで、10%程度燃費が改善します。焦らず、穏やかな発進は、安全運転にもつながります。

②車間距離にゆとりを持って、加速・減速の少ない運転

走行中は、一定の速度で走ることを心がけましょう。車間距離が短くなると、ムダな加速・減速の機会が多くなり、市街地では2%程度、郊外では6%程度も燃費が悪化します。交通状況に応じて速度変化の少ない運転を心がけましょう。

③減速時は早めにアクセルを離そう

信号が変わるなど停止することがわかったら、早めにアクセルから足を離しましょう。そうするとエンジンブレーキが作動し、2%程度燃費が改善します。また、減速するときや坂道を下るときにもエンジンブレーキを活用しましょう。

④エアコンの使用は適切に

車のエアコン(A/C)は車内を冷却・除湿する機能です。暖房のみ必要なときは、エアコンスイッチをOFFにしましょう。また、冷房が必要なときは、車内を冷やしすぎないようにしましょう。たとえば、車内の温度設定を外気と同じ25℃に設定した場合、エアコンスイッチをONにしたままだと12%程度燃費が悪化します。

⑤ムダなアイドリングはやめよう

待ち合わせや荷物の積卸しなどによる駐停車の際は、アイドリングはやめましょう。10分間のアイドリング(エアコンOFFの場合)で、130cc程度の燃料を消費します。また、現在の乗用車では基本的に暖機運転は不要です。エンジンをかけたらすぐに出発しましょう。

⑥渋滞をさけ、余裕を持って出発しよう

出かける前に、渋滞・交通規制などの道路交通情報や、地図・カーナビなどを活用して、行き先やルートをあらかじめ確認し、時間に余裕を持って出発しましょう。さらに、出発後も道路交通情報をチェックして渋滞をさければ燃費と時間の節約になります。たとえば、1時間のドライブで道に迷い、10分間余計に走行すると17%程度燃料消費量が増加します。

⑦タイヤの空気圧から始める点検・整備

タイヤの空気圧チェックを習慣づけましょう。タイヤの空気圧が適正値より不足すると、市街地で2%程度、郊外で4%程度燃費が悪化します(適正値より50kPa(0.5kg/cm^2)不足した場合)。また、エンジンオイル・オイルフィルタ・エアクリーナエレメントなどの定期的な交換によっても燃費が改善します。

⑧不要な荷物はおろそう

運ぶ必要のない荷物は車からおろしましょう。車の燃費は、荷物の重さに大きく影響されます。たとえば、100kgの荷物をのせて走ると、3%程度も燃費が悪化します。また、車の燃費は、空気抵抗にも敏感です。スキーキャリアなどの外装品は、使用しないときには外しましょう。

⑨走行の妨げとなる駐車はやめよう

迷惑駐車はやめましょう。交差点付近などの交通の妨げになる場所での駐車は、渋滞をもたらします。迷惑駐車は、ほかの車の燃費を悪化させるばかりか、交通事故の原因にもなります。迷惑駐車の少ない道路では、平均速度が向上し、燃費の悪化を防ぎます。

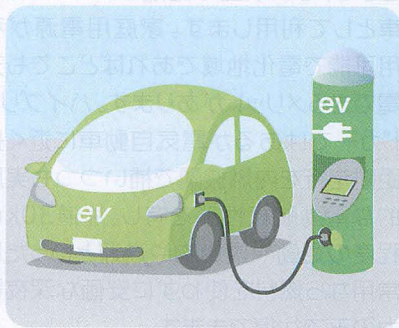
⑩自分の車の燃費を把握しよう

自分の車の燃費を把握することを習慣にしましょう。日々の燃費を把握すると、自分のエコドライブ効果が実感できます。車に装備されている燃費計・エコドライブナビゲーション・インターネットでの燃費管理などのエコドライブ支援機能を使うと便利です。

低公害車

現在、これまでの車よりも
二酸化炭素の出る量が少ない車や、
排気ガスのクリーンな車が
開発されています。

■電気自動車

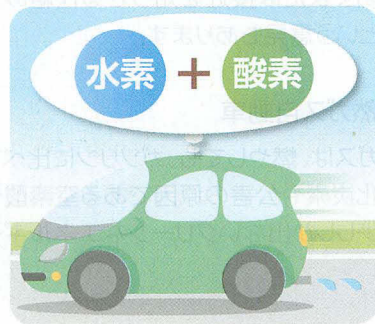
電池に貯めた電気でモーターを回転させて走ります。
電気自動車は「有害排出物が無く（ゼロエミッション）、環境にやさしい」と考えられており、局所的な大気汚染の緩和策に有効です。また、原子力・自然エネルギー発電との組み合わせにより二酸化炭素削減にも有効とみられています。また騒音源である内燃機関を搭載していないため、一般に音が静かであるという特徴もある反面、自動車の接近に気づきにくく、自動車の接近自体を防ぐまたは接近を知らせる仕組みが必要という意見もあります。

■天然ガス自動車

天然ガスは、燃やしても、ガソリンに比べて二酸化炭素や公害の原因である窒素酸化物が少ししか出ないクリーンなエネルギーです。

■プラグインハイブリッドカー

部分的にバッテリーのみで走行できるハイブリッドカーおよび「エンジン発電機を搭載したEV（シリーズ・ハイブリッド）」と「EVモードを強化したHV」のタイプが存在します。車両につけたコンセントにプラグを差し込み（Plug-in）外部電源から直接充電できます。電池容量は電気自動車より少ないもののハイブリッドカーより多く、あらかじめ充電しておくことで容量内の距離は電気自動車として、それ以上の距離はハイブリッド車として利用します。家庭用電源が利用可能で電化地域であればどこでも充電できるメリットがあります。ハイブリッドカーではあるが電気自動車に近く長距離走行を内燃機関で補いつつも実用的な電動航続性能を有し、片道30km程度の通勤や買い物や送迎といった日常用なら燃料を使わずに安価な深夜電力のみで往復できます。

■燃料電池自動車

燃料である水素と空気中の酸素を反応させて発電し、その電気でモーターを回転させて走ります。車から排出されるのは水だけなので、無公害です。

「自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律」の概要

平成26年5月20日施行

飲酒運転等の悪質・危険な運転により死傷事故を起こした場合に適用する法律が整備され、悪質・危険な運転に対する処罰がより厳しくなりました。

2条（危険運転致死傷罪）	3条（危険運転致死傷罪）	4条（過失運転致死傷アルコール等影響発覚免脱罪）	5条（過失運転致死傷罪）
以下の運転を行い、人を死傷させる行為 ①アルコール・薬物の影響の下、正常な運転が困難な状態で走行 ②制御困難な高速度で走行 ③技能がないのに走行 ④妨害目的で運転 ⑤信号殊更無視運転 ⑥通行禁止道路を進行	アルコール・薬物または一定の病気の影響により、その走行中に正常な運転に支障が生じるおそれがある状態で運転 →よってそのアルコール等の影響により正常な運転が困難な状態に陥り、人を死傷させる行為	アルコール・薬物の影響により、その走行中に正常な運転に支障が生じるおそれがある状態で運転 →運転上必要な注意を怠り、よって人を死傷 →その運転のときのアルコール・薬物の影響の有無または程度が発覚することを免れる目的で、追い飲み等をする行為	自動車の運転上必要な注意を怠り、よって人を死傷させる行為
致傷 15年以下の懲役 致死 1年以上の有期懲役（上限 懲役20年）	致傷 12年以下の懲役 致死 15年以下の懲役	12年以下の懲役	7年以下の懲役もしくは禁固 または100万円以下の罰金

6条（無免許運転による加重）

その罪を犯したときに無免許運転をしたものであるとき

※2条中③を除く

1項	2項	3項	4項
致傷 6月以上の有期懲役 致死 加重なし（上限 懲役20年）	致傷 15年以下の懲役 致死 6月以上の有期懲役	15年以下の懲役	10年以下の懲役

第1部　安全運転のために

第1章　交通事故の実態を踏まえた高齢者の交通事故防止

近年、交通事故死者数は減少傾向にある一方で、高齢者の交通事故の割合は増加傾向にあります。本格的な高齢化社会を迎え、安全で安心できる交通社会を実現するため、より一層思いやりのある慎重な運転に努めなければなりません。

1 高齢運転者による交通死亡事故の特徴

高齢運転者による交通死亡事故は横ばいで推移しているものの死亡事故全体に占める割合は上昇傾向にあります。これを類型的にみると、75歳以上の高齢運転者では車両単独事故(道路外逸脱による工作物衝突)の割合が多く、75歳未満の運転者では人対車両事故(横断中歩行者との衝突)の割合が多くなっています。

高齢運転者は、年齢や体力、過去の経験等によって個人差はあるものの、一般的には、

- 視力等の低下により周囲の情報を得にくくなり、判断に適切さを欠くようになる
- 反射神経が鈍くなるなど、とっさの対応が遅れる
- 体力の衰えなどから運転操作が不正確になったり、長時間にわたる運転継続が難しくなったりする

などの特性があり、ハンドル等操作不適や前方不注意(漫然運転)、安全不確認等が事故の要因になっていると考えられます。特に、ハンドル等操作不適のうち「ブレーキとアクセルの踏み間違い」によるものは、75歳以上の高齢者が高い割合を示しているので注意が必要です。

2 高齢歩行者の死亡事故の特徴

●高齢歩行者の死亡事故の多くは道路横断中に発生している
●道路横断中の歩行者が左方向からの進行車両と衝突する事故が多く、特に夜間は、高齢者ほどこのような事故に遭うことが多い
その要因として、高齢歩行者は、
●左方向からの進行車両との距離を十分に確保しないまま、横断可能と判断してしまう
●安全確認から横断開始まで数秒を要してしまう
●横断中は左右を確認しない　などの特徴が挙げられます。

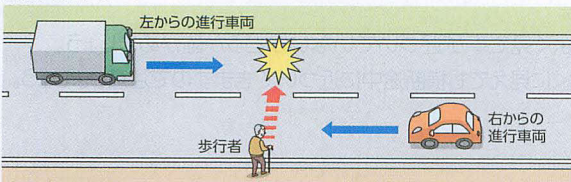
車両直進中の進行方向別死亡事故件数（平成29年）

【交差点】

		左方向からの進行車両	右方向からの進行車両
高齢者以外	昼間	5	6
	夜間	41	12
高齢者	昼間	33	36
	夜間	157 ⇦3.5倍	45

【単　路】

		左方向からの進行車両	右方向からの進行車両
高齢者以外	昼間	1	9
	夜間	40	17
高齢者	昼間	16	22
	夜間	131 ⇦2.0倍	66

横断中事故のイメージ

※左から来た車両との衝突事故は、右からの車両との事故の2倍以上！

3 高齢者の交通事故防止対策（「交通の方法に関する教則」の改正点）

3−1　前照灯（ヘッドライト）の効果的な活用

●前照灯（ヘッドライト）はハイビームが基本
照射距離は、ロービームで前方約40メートル、ハイビームでは倍以上の約100メートル先を照らします。夜間の運転では、対向車や先行車がいない場合は、歩行者や自転車を早期に発見することができ、車の存在をアピールできる上向きライトを基本に走行しましょう。ハイビームとロービームの切り替えを積極的に活用して交通事故防止に努めましょう。

※自車と対向車のライトが重なると、歩行者が見えなくなること（蒸発現象）があるので、十分注意しましょう。
※夜間、車のドライバーから見える歩行者までの距離は、歩行者の衣服の色によって大きく異なります。下向きのライトでは、一般的に黒っぽい服装で約26m、白っぽい服装では約38mとされています。

3−2　高齢者の交通事故を防止するために

運転者が注意すべきこと

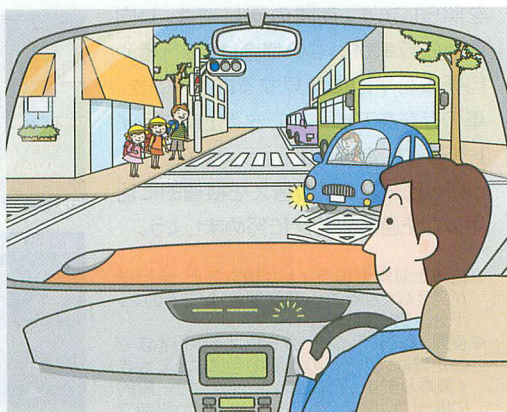
●横断歩道や自転車横断帯のない場所でも、歩行者や自転車が横断することがあるので注意しましょう。
●高齢者は、一般的に歩行が遅い、とっさの行動が困難、危険の発見が遅れがち、歩行が不安定になるなどの特性があるので注意しましょう。
●高齢歩行者の事故は、車の直前直後を横断しているときに多く発生しているので、前方の安全を確認しながら運転しましょう。
●夜間は、歩行者等の発見が遅れたり、速度感覚がにぶったりするので、昼間より速度を落として慎重に運転しましょう。
●視線はできるだけ先の方に向け、歩行者や自転車の発見に努めましょう。
●早めにライトを点灯し、車の存在を知らせましょう。
●前照灯は上向きを基本にして、歩行者や自転車を早期に発見しましょう。

高齢歩行者が注意すべきこと

●歩行速度の低下など身体機能の低下を自覚しましょう。
●明るい目立つ色の衣服を着用したり、反射材をつけたりしましょう。
●道路の斜め横断はやめましょう。
●道路を横断するときは、左右をよく見て車が近づいていないかどうか確かめましょう。
●左方向から進行してくる車は、遠くに見えても横断途中に近づいてきますので注意しましょう。

第2章　危険を予測する運転

交通事故の多くは、運転者が危険に対する認知を十分行わなかったり、認知した危険に対してあやまった判断をしたりすることが原因で発生しています。
この章では、危険を予測する能力を高め、運転をする上での的確な判断を行うためのポイントを、今一度確認してください。

信号機のある交差点を直進しています。
あなたはどのようなことに注意して運転しますか？

1 危険を予測する能力を高めよう

1−1　かもしれない運転

(1) 見えないことは存在しないことではない

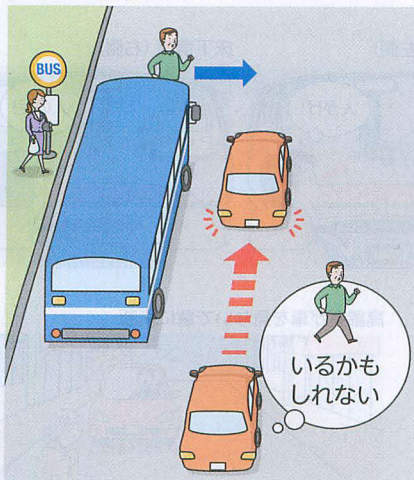
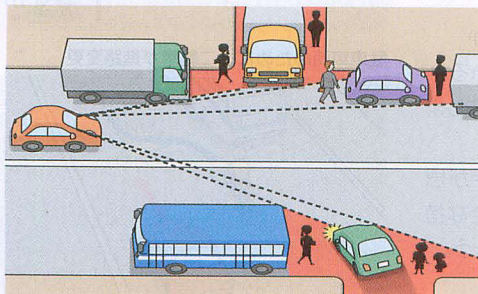
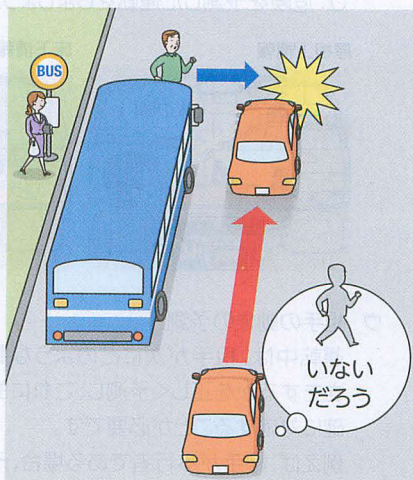
運転中、前方にバスが停車しています。このとき、どのような危険を予測して運転しますか。

この場合、バスの存在を素早く察知し、さらに、バスのかげに横断者がいる「かもしれない」と危険を予測することが、事故防止には欠かせないポイントと言えます。

歩行者が見えないから、歩行者はいない「だろう」と考えて、バスの側方をそのまま通過するのは危険です。

見えないということは、存在しない（いない）ことではありません。

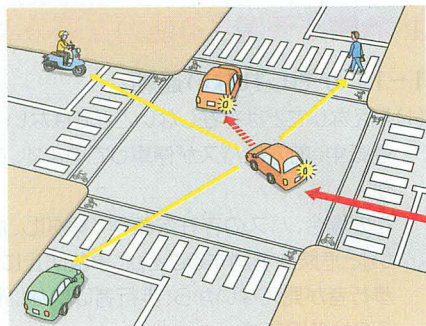
駐車車両や障害物のかげにも人がいることを予測して、人が突然出てきても、安全な措置をとれるような運転をしましょう。

自分にきびしい予測をたてて準備するのが「かもしれない運転」

自分に都合のよい予測をするのが「だろう運転」

見えないところにも人がいることを予測しましょう。

(2) 危険予測のテクニック

ア　情報の的確なキャッチ

わたしたちは、運転中、絶えず前後左右の状況に注意しながら、運転に必要な情報を目や耳によってとらえています。

情報を的確にキャッチして、運転操作が遅れたり、あやまったりすることのないようにしましょう。

前後左右の情報を的確にキャッチしましょう。

イ　存在の察知

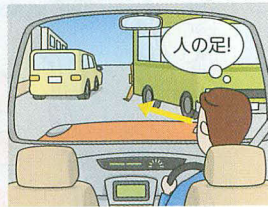
わたしたちは、人や車などの存在を察知し、危険がないかどうかの判断を繰り返しながら運転しています。

何かのかげになっていてよく見えない場合もあります。しかし、ちょっとした手がかりをもとに、素早く存在を察知することができます。

交通に関する各種講習会などに積極的に参加し、こうした知識をできるだけ多く学び、危険を予測した運転をしましょう。

屋根上情報

床下情報（左側）

床下情報（右側）

ウ　相手の動きの予測

運転中は、相手が次にどのような動きをするかを正しく予測し、これに的確に対応することが必要です。

例えば、相手が歩行者である場合、その人の身体の向き、目の動き、動作などから、

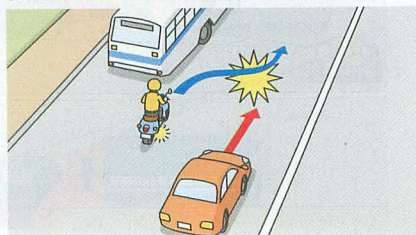
●相手は何をしようとしているか

●相手は自分の車に気づいているか

などを注意深く読み取るようにしましょう。

常に相手の動きを予測し、相手が思いがけない行動に出ても、安全な措置がとれるような運転をしましょう。

高齢者が車を見ないで急に横断

駐車車両のために、二輪車が進路変更

1−2　死角の事例と予測

実際の道路には、死角となっているところが数多くあります。「見えないことは存在しないことではない」との鉄則に従い、死角となっているところにどのような危険があるのか考えてみましょう。

(1)自動車構造上の死角

すべての自動車には、範囲の差はありますが、その自動車自体の構造からくる死角の部分があります。死角を補うものとして、道路運送車両法（保安基準）では、後写鏡（バックミラー）や直前障害物確認鏡（アンダーミラー）の取りつけが義務づけられています。

(2)駐停車の死角

ア　両側に駐停車車両がある場合

両側に駐停車車両がある場合、死角が両側にできます。運転者は、左右に対し注意しなければならず、片側駐車の場合に比べ、歩行者などを発見することがより困難となります。

イ　連続して駐停車車両がある場合

連続して駐停車車両がある場合、単独駐車に比べ、死角となる部分が広範囲となります。

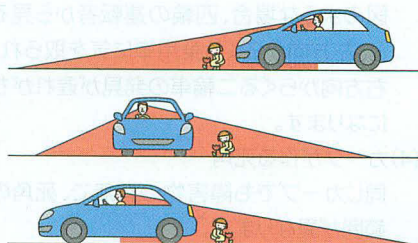
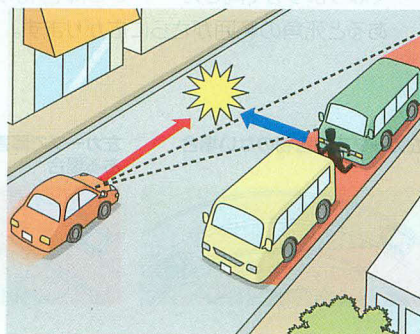
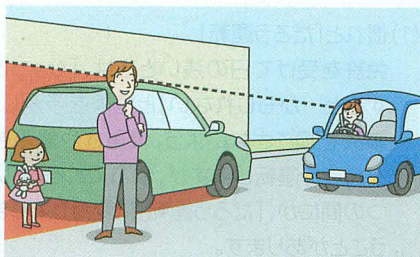
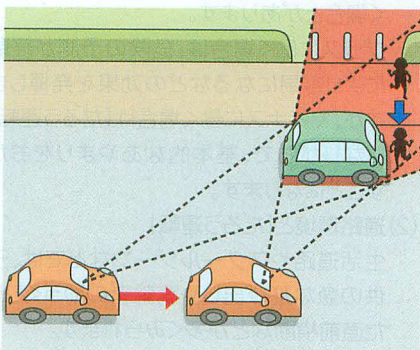
図のような場合、運転者は右側から横断しようとする歩行者に対し、注意がおろそかになりがちです。

ウ　幼児などに対する注意

幼児などは身長が低いため、駐車車両が乗用車のような車高の低い車であっても死角に入りやすくなります。

また、幼児などは歩行速度が遅いために、死角に入っている時間（死角時間）が長くなるので注意しましょう。

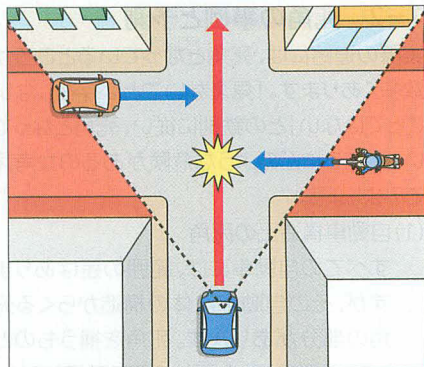
(3)交差点での死角

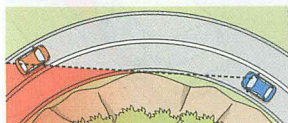
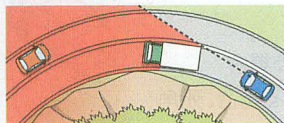
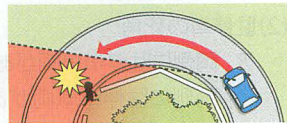
交差点には多くの死角があります。しかも、運転に必要な情報も多く、的確な判断、運転操作が必要となります。

自動車構造上の死角

駐停車車両により死角ができます。

身長が低い幼児などは死角に入りやすくなります。

歩行速度が遅い幼児などは死角時間が長くなります。

図のような場合、四輪の運転者から見ると、左方向からくる乗用車に気を取られ、右方向からくる二輪車の発見が遅れがちになります。

(4)カーブが作る死角

同じカーブでも障害物の有無で、死角の範囲が異なります。

一般的に、カーブでは死角の範囲が大きくなりますが、同じカーブでも障害物があると死角の範囲がさらに広がります。

左の乗用車に気を取られ、
右の二輪車の発見が遅れがちになります。

左カーブで障害物のない場合

左カーブで障害物(駐車車両)のある場合

狭い左カーブの左側からの飛び出しの場合

2 陥りやすい落とし穴

(1)慣れと「だろう運転」

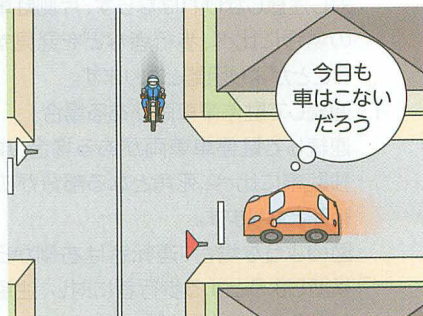
免許を受けて日の浅いときは、「ひょっとすると…かもしれない」と危険を予測し、事故を起こさないよう、慎重さや緊張感を持って運転しますが、慣れてくると、いつの間にか、「だろう運転」に変身してしまうことがあります。

慣れは、プラスに働く場合とマイナスに働く場合とがあります。

プラスに働く場合は、危険の予測が経験により容易になるなどの効果を発揮しますが、マイナスに働く場合は「だろう運転」になりがちで、基本的なあやまりをおかすことになります。

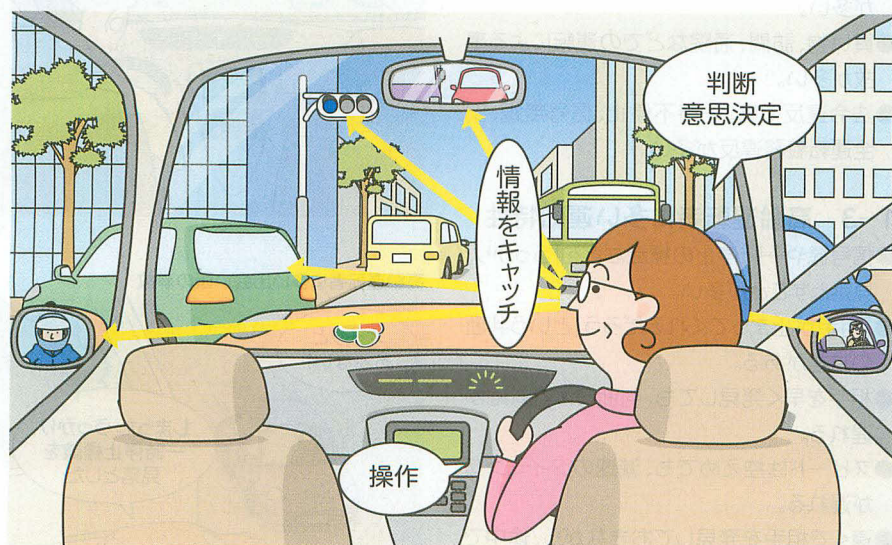
(2)道路環境と「だろう運転」

生活道路やスクールゾーンなどでは、子供の急な飛び出しや高齢者のゆっくりした直前横断などが多くみられます。

こうした道路は、幅員が狭く、歩道も少な

時速30km規制の道路へ入ったら
歩行者の道路だという認識をもって運転しましょう。

いのが普通です。
生活道路などで、時速30kmの速度規制や、一方通行規制などが行われているのはこのためです。また、このような道路は、どちらかといえば、歩行者のための道路といえます。
運転している道路が、どのような環境かを考えて運転するようにしましょう。漫然と「だろう運転」をするのは危険です。

第３章　年齢に応じた運転特性

安全運転をしようという気持ちがあっても身体の機能が低下すると、運転に必要な情報が取れず、思いも寄らない結果を招くことがあります。
また、道路交通には、高齢者や若年者など年齢や運転経験がさまざまな運転特性を持った運転者が参加しています。
この章により、身体機能の変化がどのように運転に影響するのか、また、ほかの年齢層の運転特性を踏まえた運転を今一度、確認してください。

1　高齢運転者の一般的特性

1－1　一般的傾向

これまで高齢者の関係する交通事故では、大半が歩行中に被害者になるケースでしたが、最近の傾向としては自動車等の運転中に加害者となるケースが増えてきています。

高齢運転者は、自分で安全運転を心がけているつもりでも、他人が客観的にみると安全運転とはいえない場面がみられるといわれていますので、その周囲の運転者は、事故を未然に防止できるような運転をする必要があります。

高齢運転者が事故を起こす一般的な原因として、

- 疲労時の回復力が低下していること。
- 注意力の配分や集中力が低下していること。
- 柔軟そして瞬間的な判断力が低下していること。
- 過去の経験にとらわれる傾向にあること。

などが考えられます。

1−2　高齢運転者に多い事故

- 出会い頭事故と追突事故、右折時の事故が多い。
- 買い物、訪問、通院などでの運転による事故が多い。
- 法令違反では、一時不停止、信号無視、安全運転義務違反が多い。

高齢運転者に多い出会い頭の事故

1−3　高齢運転者に多い運転特性

- 信号機や一時停止の標識などを「うっかり」見落とすことが多い。
- 「相手が止まってくれるだろう」という判断の甘さがある。
- 相手を早く発見しても、判断ミスで対応が遅れる。
- スピードは控えめでも、減速のタイミングが遅れる。
- 遠くで相手を発見しておきながら、途中で相手から目を離す。
- 危険に直面しても、アクセルから足を離すのが遅れる。
- 相手を発見していながら、ブレーキを踏まない。

1−4　高齢運転者が運転する上での留意点

●追突事故を防ぐには、車間距離を十分にとること、前をよく見て運転すること、運転中に考え事をしないことなど、ほかの年齢層の運転者と同じ注意が必要です。

●出会い頭事故を防ぐには、車や人の動きなど多くの点に注意しなければなりません。

●信号機のある交差点では、信号に従って停止、進行を確実に行うとともに、信号の見落としをしないよう、信号の確認を確実に行うことが必要です。

●信号機のない交差点を通行するときで、一時停止の標識のある場合は、一時停止と安全確認を確実に実施し、一時停止の標識がない場合でも、一時停止や徐行をして、安全確認を確実に励行することが必要です。

●交差点を通行するときは、他の車両や人の動きに注意し、安全確認を十分に行ってから、進行することが必要です。特に、右折時は対向直進の二輪車、自転車や歩行者との事故や左折時の歩行者や自転車の巻き込み事故に注意が必要です。

●運転前に体調の確認を必ず行って、病気や服薬の状況によっては運転を差し控えることが必要です。

●高齢運転者は一般的に、動体視力などの身体能力、複数の情報への判断能力、的確さと早さが求められる運転操作能力などの低下によって、危険の発見や危険への対処が遅れて「ヒヤリ・ハット」することが多くなるとされています。

●高齢運転者は、買い物や通院など近距離での運転が多いので、平素から見通しがよく、交差点が少ない道路を選ぶなど安全なルートを通行するようにしましょう。
いつもの道だからといって、「ほかの車や人がいるはずがない」などと思いこまず、ほかの車や人がいるかもしれないとの心構えを持って、必ず自分の目で安全確認をしましょう。

●同乗者がいることで事故率を減少させることができるとされ、また、運転中の病気などにも対応できる場合もあるので、できるだけ同乗者を伴った運転をしましょう。

2　視力と加齢

2−1　視力

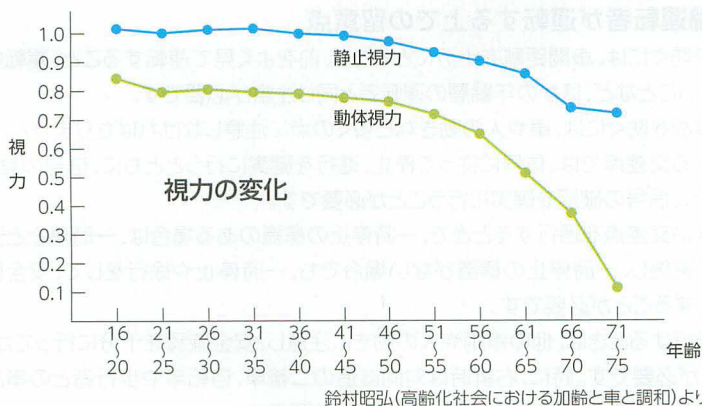
(1)静止視力と動体視力

静止視力とは、止まっている物を止まった状態で見る場合の視力であり、動体視力とは、動きながらや動いている物を見る場合の視力をいいます。

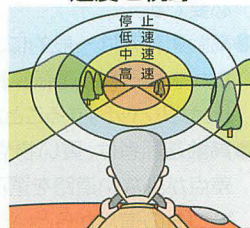
車を運転するときは動体視力が重要であり、一般的に動体視力は静止視力よりも低下します。

動いている場合は、視線を注ぐ時間が短くなり注意力が分散して見落としや見間違いが生じやすくなるからです。また、スピードが速くなればなるほど、この傾向は大きくなりますし、運転による肉体的・精神的疲労も影響します。

特に、加齢によって視力は低下し、動体視力の低下は静止視力より低下の度合いが大きいといわれています。

鈴村昭弘(高齢化社会における加齢と車と調和)より

(2) 視野

視野(周辺視野)は、両眼視で200度ぐらいといわれています。車を運転している場合は、スピードが速くなればなるほど明瞭にとらえにくい範囲が広がり、情報をキャッチする能力がさがるなど、当然危険予測能力も落ちることになります。

特に、高齢になると動体視力の低下と相まって視野がより狭くなるといわれています。

(3) 明度の差(コントラスト)と視力

目で見て物を判別するには、明るさとともにその対象物と周囲との明度の差(コントラスト)が重要な役割を占めています。

運転中は、明度の差の小さい物(例えば、薄暮時の黒っぽい服装など)に出会う機会が多く、これを見分けることができるかどうかが重要になります。

高齢者は、若年者に比べ、明度の差が小さい物を見分けることが一層難しくなるといわれています。

(4) 順応と眩惑

ア 順応

順応とは、目が明るさや暗さに慣れることをいいます。

運転中、暗いトンネルに入ったり、トンネルから明るい場所へ出る場合などがこれにあたります。

特に、高齢者は、若年者に比べ順応が遅れるため、しばらくの間、見えにくくなる傾向が強いともいわれています。

目が順応するまでは、特にスピードを落とすなど、十分注意して運転しましょう。

イ 低照度と視力

明るい所では物は見えやすく、夜間など暗い所では物は見えにくくなります。これは、夕暮れや夜明けの薄明るい状況にもいえます。

この物が見えにくくなる傾向は、中高年層になるほど大きくなってくるといわれています。

ウ　眩惑

夜間、対向車のライトを直接目に受けると、まぶしさのために一瞬、視力を失った状態になります。これを眩惑といいます。

眩惑されるともとの視力に回復するまでに数秒かかるといわれています。

特に、高齢者は、この眩惑状態に陥りやすく、前方が見えにくくなるといわれています。

3　反応と加齢

3−1　動作の速さと正確さ

(1)反射的反応動作

反射的な動作の速さをみる「単純反応時間」(例えば、運転者が危険を感じてからブレーキを踏みブレーキがきき始めるまでの時間)は、平均的にみて、年を経るに従って、わずかずつ長くなる(遅くなる)傾向にあり、個人差が大きくなるといわれています。また、情報をキャッチし、判断し、運転操作する「選択反応時間」も加齢に伴って遅くなります。

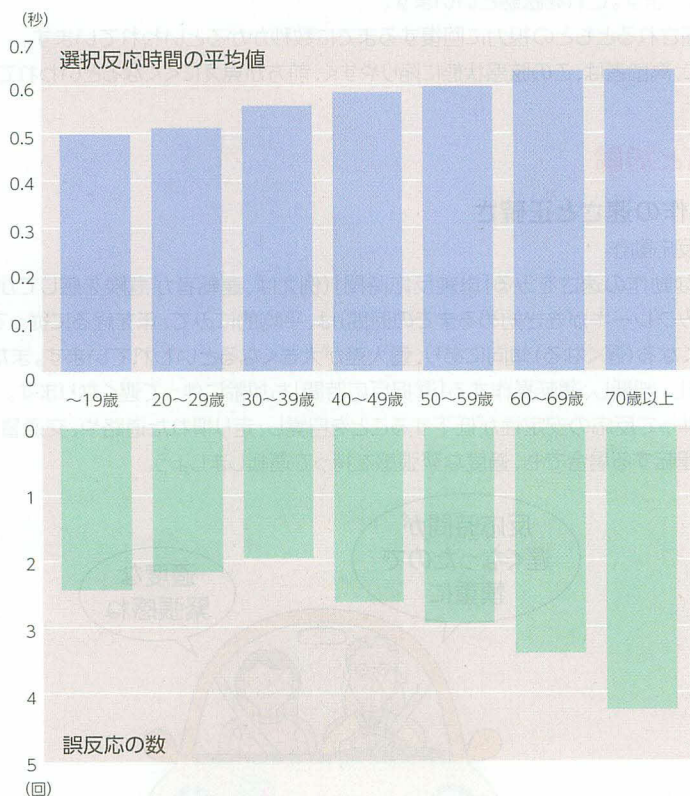
加齢に伴って反応の安定性が低下することを自覚し、走り慣れた道路や、交通量の少ない道路を運転する場合でも、適度な緊張感を持って運転しましょう。

(2)誤反応

情報をキャッチし、正確に選択判断を行い、意思決定し、運転操作を行わなければ安全運転になりません。動作の正確さも、高齢者になると低下するといわれており、あやまった反応(誤反応)の数は、30歳代に比べて60歳代では1.7倍、70歳以上では2.2倍に増加するという統計があります。

年齢による判断の速さと正確さ

次のページで表は、画面上に青、黄、赤の3種類の色のいずれかを無作為に点灯し、青色ではアクセルを踏み続け、黄色ではアクセルから足を離し、赤色ではアクセルから足を離してブ

レーキを踏み込むというそれぞれに異なる反応を行い、その反応の正確さを50回の連続試行により測定し、その中で誤反応をとったものです（運転適性検査器材によるデータ）。

4　若年運転者の一般的特性

若年運転者（16～24歳）は、身体の動き、運動神経、感覚機能などが優れているにもかかわらず、事故を起こす率が非常に高くなっています。

4−1　一般的傾向

(1) 攻撃的な運転態度

若年運転者は、自分の判断や行動が常に正しいものであると思いこみ、自分の行動のじゃまになるものに対して、それをしりぞけようとする傾向があります。また、ほかの車に追い越されると、カッとして追い抜き返すなど、感情的な運転をする人が多くみられます。

(2) 身勝手な運転態度

若年運転者の中には、歩行者をじゃま者扱いにしたり、横道から入ってくる車両を無視したりするなど、自分勝手な運転をする人がいます。

(3)衝動的な運転態度

若年運転者には、交通の状況を冷静に確認・判断する前に、そそくさと車を走らせてしまったり、信号待ちや、目の前の遅い車にイライラ感をつのらせて、いつの間にかスピードをオーバーしてしまったりするなどの運転態度が多くみられます。

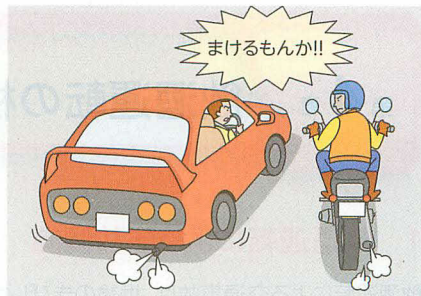
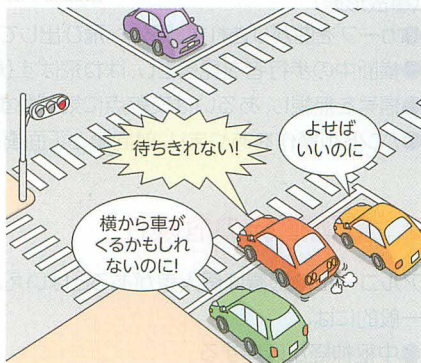
(4)自己顕示的な運転態度

若年運転者は、運転能力が十分備わっていないのに人の目をひきつけようとする運転をしがちです。

このような自己顕示的な運転は、自分では気づかず、無意識に行ってしまうので危険です。

ルール無視

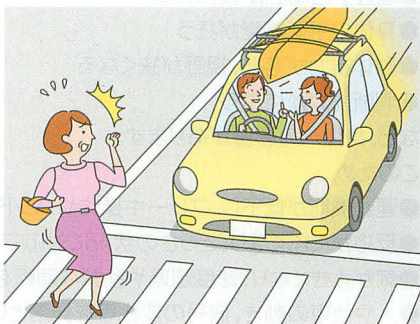
(5)自己陶酔、自信過剰的な運転態度

若年運転者の中には、「スピードの快感」、「カーブで運転能力の限界を試す」など、危険な運転にひきつけられて、自分の実力と理想とを混同してしまう人がいます。

4−2　若年運転者に多い事故

●スピードの出し過ぎによる事故
●自動二輪車や原動機付自転車による事故
●わき見による事故
●ヘルメットの不着用による事故

これらの事故は、夜間から早朝、曜日別では、土曜日と日曜日に多く発生しています。

4−3　若年運転者が運転する上での留意点

●ルールを十分把握して交通法令を守った運転を実行しましょう。
●わき見、スピード、車間距離、信号無視、一時停止、追越し等、事故に直結する違反には特に注意しましょう。
●大型車、普通車、二輪車、自転車等車両の特性を把握した運転に心がけましょう。
●豪雨、強風、積雪等自然環境に応じた適正な運転を実行しましょう。
●カーブ、見通しの悪い場所、通学路等道路環境に応じた運転を実行しましょう。
●身勝手な運転や攻撃的な運転および感情的な運転をしないようにしましょう。
●飲酒運転は絶対しない、させないことが重要です。

第4章 飲酒運転の根絶

1　飲酒運転による事故傾向

飲酒運転による交通事故は、世論のきびしさや罰則の強化により減少傾向にあるとはいえ、依然として飲酒運転による悲惨な事故は後を絶ちません。

〈事故形態〉

●カーブを曲がりきれず、路外へ飛び出して工作物に衝突（単独事故）
●横断中の歩行者を見落とし、はね飛ばす（車対人の事故）
●信号を無視し、あるいは交差点に気づかず出会い頭の衝突（車対車の事故）
●ハンドル操作をあやまり、対向車と正面衝突（車対車の事故）

2　飲酒運転の危険性

アルコールの影響は個人差があるとはいえ、一般的には、

●中枢神経が麻痺する
●集中力・注意力がにぶる
●理性や自制心が失われる
●身体の平衡感覚が狂う
●動体視力が落ち、視野が狭くなる
●判断能力がにぶる

など、身体への影響があります。

飲酒事故（原付以上第一当事者）の死亡事故率の比較（警察庁資料から）

このため、

●運動機能が低下し、ブレーキ操作やハンドル操作が遅れる。
●反応がにぶくなり、とっさの状況に対応できない。
●気が大きくなり、速度超過や乱暴な運転をする。
●人や他車の動き、信号の変化等を見落としたり、見誤ったりする。

など、大きな事故を起こす原因にもなります。

また、飲酒運転による死亡事故の割合（リスク）は飲酒なしの場合に比較して数倍高く、飲酒運転は死亡事故につながる危険性が極めて高くなっています（警察庁資料）。

3　飲酒運転による事故の悲惨さ

(1)「少ししか飲んでいないから。酔っていないから。少しの距離だから。いつもの道だから。

自分は事故を起こさない。」等々、飲酒運転をした者は、自分なりの勝手な理屈をつけています。しかし、その安易な気持ちで行った飲酒運転の代償は大きく、取り返しのつかない悲惨な結果につながっています。

●平成11年11月、東名高速東京インター付近で、飲酒運転トラックが普通乗用車に衝突、炎上させ、幼い姉妹が犠牲となりました。

●平成18年8月、福岡市内で飲酒運転の乗用車が停止していた乗用車に衝突し、車ごと海に転落させて、同乗していた幼児3人が犠牲となりました。

何の罪もない子供らの尊い命が奪われる事故が相次ぎ、飲酒運転を許さない風潮がさらに高まり、飲酒運転の罰則強化につながりました。

(2) 事故を起こした加害者は、一様に、事故を起こしてからハッと我に返り、その結果の重大性に気づいて後悔します。しかし、後悔先に立たず。事故を起こしてからいくら反省しても遅いのです。

飲酒運転は、被害者の命を奪い、その家族を不幸にするばかりではありません。

●交通刑務所への収監　●多額の賠償金　●解雇など社会的地位の損失

●家庭崩壊等々、飲酒運転をした者はもちろん、その家族をも不幸にしてしまうのです。

4　飲酒運転の罰則等

飲酒運転は重大な犯罪であり、厳しい罰則と行政処分が設けられています。

●道路交通法

(1) 飲酒運転に対する罰則と処分

違反種別		罰則	違反点数	行政処分
酒酔い運転		5年以下の懲役または100万円以下の罰金	35点	免許取消し欠格期間3年
酒気帯び運転（呼気1ℓ中のアルコール濃度）	0.25mg以上	3年以下の懲役または50万円以下の罰金	25点	免許取消し欠格期間2年
	0.15mg以上0.25mg未満	同上	13点	免許停止停止期間90日
飲酒検知拒否		3ヵ月以下の懲役または50万円以下の罰金	—	—

※ 行政処分については、前歴および累積点数がない場合です。

(2) 飲酒運転を助長する周辺者に対する罰則

運転するおそれのある人に酒類を提供したり、飲酒運転の車に同乗した場合は、飲酒運転の周辺者として重い罪が科されます。

飲酒運転の周辺者	違反態様	罰則
車両提供者	運転者が酒酔い運転をした場合	5年以下の懲役または100万円以下の罰金
	運転者が酒気帯び運転をした場合	3年以下の懲役または50万円以下の罰金
酒類提供者または同乗者	運転者が酒酔い運転をした場合	3年以下の懲役または50万円以下の罰金
	運転者が酒気帯び運転をした場合	2年以下の懲役または30万円以下の罰金

※ 飲酒運転周辺者も行政処分を受ける場合があります。

●自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律（以下「自動車運転死傷処

罰法」という)
平成26年5月20日に施行された「自動車運転死傷処罰法」により、従来の危険運転致死傷罪の適用範囲が拡大されたほか、飲酒運転事故後に逃走してアルコールの影響が弱まってから出頭する場合等「逃げ得」の解消が図られました。

罪名	罰則	違反点数	行政処分
危険運転致死傷罪	死亡事故:20年以下の懲役 負傷事故:15年以下の懲役	45~62点	免許取消し 欠格期間5~8年
過失運転致死傷アルコール等影響発覚免脱罪	12年以下の懲役		

(罰則の詳細についてはP.23参照)

5 飲酒運転をさせない取組

飲酒運転を根絶するには、運転者の自覚が何より大切ですが、家族や友人、飲食店などまわりの人の飲酒運転をさせない取組も重要です。

●飲酒する場所には車を運転していかない。
●飲酒したときは、公共交通機関やタクシー、運転代行などを利用する。
●運転する人には、酒をすすめない。飲んだ人には運転させない。
●ハンドルキーパー運動など、みんなの力で、飲酒運転を根絶させましょう。

※「ハンドルキーパー運動」とは、飲酒運転を根絶するために、家族や仲間と自動車で飲食店に行って飲酒する場合、メンバーの中でお酒を飲まない人(ハンドルキーパー)を決め、その人は、お酒を飲まずに、仲間を自宅まで送り届ける運動です。

第5章 リスクに備える

1 運転する前の心得

(1)車の点検(日常点検と定期点検)

自動車の使用者は、自動車の走行距離や運行時の状態などから判断した適切な時期に、灯火装置や制動装置等日常的に点検すべき事項について、点検(日常点検)しなければなりません。また、自動車の種類、用途に応じ、定期的(3か月、6か月、12か月)に点検し、必要な整備をしなければなりません。

なお、点検にあたっては、発炎筒や非常信号灯(赤ランプ)、停止表示器材等の装備品についても確認しましょう。

(2) シートベルト及びチャイルドシートの着用

運転者は、同乗している全ての人の命を預かってハンドルを握っているのです。自動車を運転するときは、事故発生時の被害を軽減するため、運転者自身はもちろん、助手席や後部座席の同乗者にも必ずシートベルトを着用させなければなりません。

〈シートベルト非着用時の危険性〉

●車内で全身を強打する可能性がある
●車外に放り出される可能性がある
●前席乗員が被害を受ける可能性がある

また、チャイルドシートは、交通事故にあった場合の子供の被害を大幅に軽減するとともに、子供が運転操作の支障となることを防止する効果もあります(P.66参照)。

2　走行中のリスク管理

車の走行中にタイヤやエンジンなどに異常が起きた場合、あわてずに落ち着いて行動することが大切です。ハザードランプを点滅させて、後ろを走る車にトラブルの発生を知らせましょう。高速道路で路肩に停止した場合は、発炎筒を使って合図をするなど後続車に十分注意して停止表示器材を設置し、夜間はハザードランプ等をつけます。

(1) タイヤがパンクした場合

ハンドルをしっかり持ち、他の車の通行を妨げない場所に車を止め、停止表示器材を必ず置いて安全に気をつけましょう。

(2) オーバーヒートが起きた場合

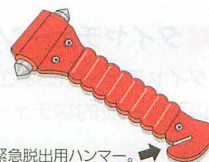
あわてずにほかの車のじゃまにならない安全な場所に車を止めましょう。トラブルを防止するためには、日常の点検が重要です。

(3) 雷対策

運転中、雷の音に驚いて運転を誤る危険もあるので、安全な場所に待避して雷が通過するのを待つ方法もあります。また、雷が鳴っているときは、車外に出るより車内にいた方が安全です。その際は、窓ガラスに近づかないようにしましょう。

人が乗ったクルマに落雷。
クルマの中では何も感じない。

(4) 集中豪雨対策

立体交差道路やガード下などのアンダーパスは、集中豪雨による冠水のおそれがあるので注意しましょう。走行中、道路冠水があるときは、進入することなく来た方向に引き返すことが大事です。また、車の水没時に使用する緊急脱出用具を備えましょう。

緊急脱出用ハンマー。
矢印部分はシートベルトカッター。

3　車の盗難対策

自動車盗難や車上ねらいを防ぐには、こまめにドアロックすることはもちろん、車内に貴重品やエンジンキーを置いたまま車から離れないこと。また、防犯対策の整った駐車場を選ぶとともに

盗難防止装置を活用しましょう。

(1)警報･通報装置

振動や不正なドアの開閉に反応して警報音を発したり、携帯電話を通じて車の異常を知らせます。

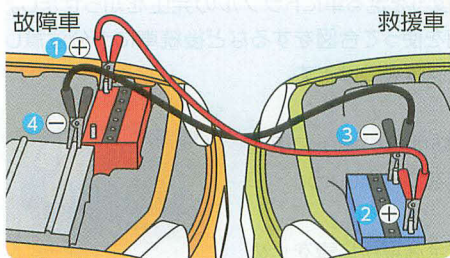
(2)イモビライザー

キーに埋め込まれた電子チップのIDコードと車両側のIDコードが一致しなければ、エンジンがかかりません。

メンテナンスの豆知識

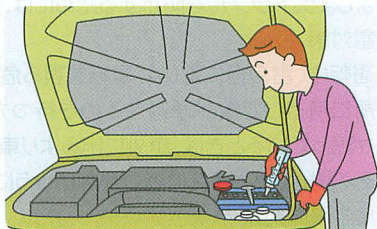
■バッテリーがあがってしまったら

バッテリーがあがってエンジンが始動できなくなったときは、応急処置として、故障車のバッテリーとほかの車のバッテリーをブースターケーブルでつないでエンジンを始動することができます。

ブースターケーブルはいつも車に積んでおくと安心

1. 故障車のバッテリーのプラス電極①と救援車のバッテリーのプラス電極②を接続します。
2. 救援車のバッテリーのマイナス電極③と故障車のエンジンブロック④を接続します。
3. 救援車のエンジンを始動し、少し高回転にしてから、故障車のエンジンを始動します。
4. エンジンがかかったら、ブースターケーブルを接続したときと逆の順序で取りはずします。

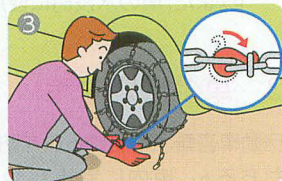
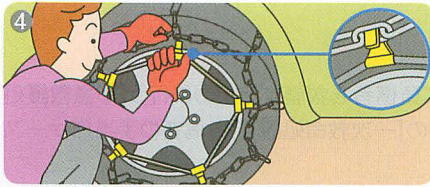
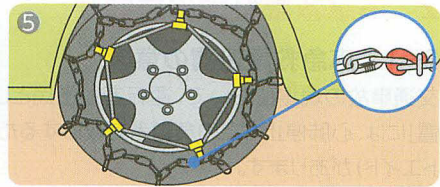
【注意】接続方法や接続手順を間違えると、ショートして電子機器を損傷したり、火災が発生したりする可能性もありますので、注意が必要です。

●バッテリーの電解液の量をチェックして、減っているときには蒸留水(補充液)を補充しておきましょう。

【注意】電解液は希硫酸なので取り扱いに注意しましょう。直接手につけたり、衣服につけたりすると危険です。

■タイヤチェーンを装着する

タイヤチェーンにはさまざまなタイプがあり、装着方法も一通りではありません。以下は一般的なチェーンをジャッキアップして装着する場合の例です。

タイヤに輪止めをしてから、駆動輪に近いジャッキアップポイントにジャッキをセットし、車体を持ちあげます。

裏表を間違えないように注意しながら、タイヤにチェーンをかぶせます。

チェーンの内側のフックを連結し、次に外側のフックを連結します。

クリップのつめが外向きになるように、チェーンバンドをかけます。

チェーンが余ったら、針金などで結びつけましょう。ジャッキと輪止めをはずせば終了です。

第６章　事故時の対応と応急救護処置

応急救護処置に関する知識と技能を習得し、事故現場等において迅速、適切に活用することによって、交通事故による負傷者の救命率を高めることができます。

1　交通事故を起こしたときの運転者の義務

交通事故を起こしたときには、運転者は、ただちに車両の運転を停止すること、負傷者を救護すること、道路における危険を防止すること、事故の発生した日時、場所、負傷者数や程度などを警察官に報告することが義務づけられています（道路交通法第72条）。

交通事故を起こした場合

●負傷者の救護
●危険防止の措置
●119番通報

警察官が現場にいないときは、もよりの警察署等に報告する（110番等）

立ち去ったり、運転を続けたり、自動車を持ち去ったりしてはいけない

警察官が近くにいたらすぐ知らせる

警察官の指示に従う

2 応急救護処置の意義等

2−1 応急救護処置の意義

交通事故の現場において、運転者が市民として負傷者を救護するために行う「応急救護処置」には、心肺停止などの負傷者を救命するための「一次救命処置」と負傷者の手当(ファーストエイド)があります。

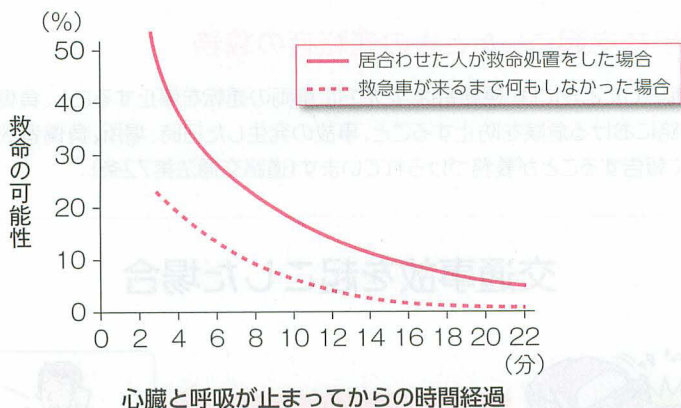
「一次救命処置」には、心臓マッサージ(胸骨圧迫)と人工呼吸を行う心肺蘇生、AEDおよび気道異物除去があります。

「ファーストエイド」には、止血、骨折の手当等があります。

2−2 迅速な応急救護処置の必要性

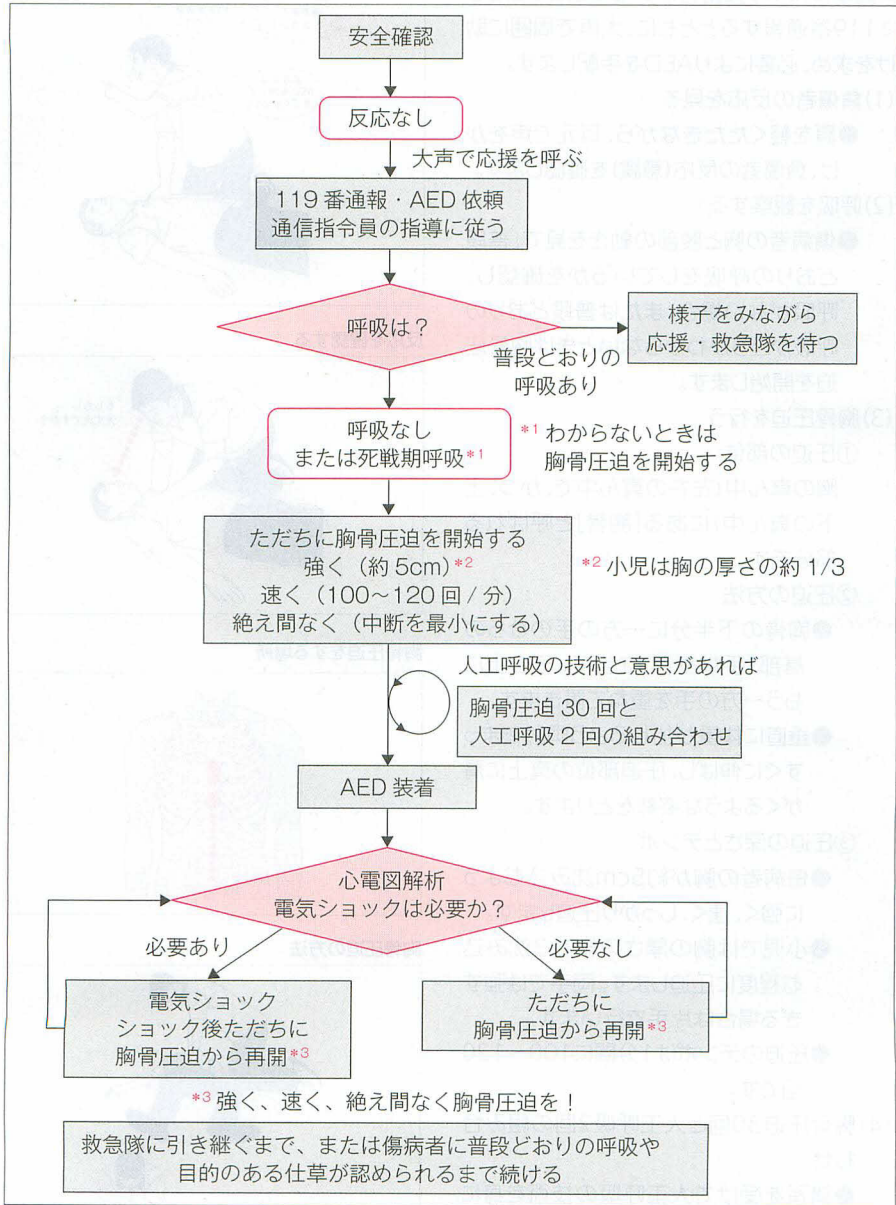
救急車が現場に到着するまで、119番通報から平均8分以上かかります。それまでに運転者が現場で行う応急救護処置が、負傷者の救命に重要な役割を担っています。

心臓停止では、3分間以内の処置で救命率は50%以上に、呼吸停止では、10分間以内の処置で救命率は50%以上になることが期待できます。

救命の可能性と時間経過

救命の可能性は時間とともに低下しますが、救急隊の到着までの短時間であっても救命処置をすることで高くなります。

2−3 実施場所の安全の確保

- 交通事故の現場は、危険な場合が多いので、応急救護処置を実施する場所の安全を確保する必要があります。
- 二次災害の危険がある場合を除いて、負傷者を移動しないのが原則で、車に備えている停止表示板などを活用して安全の確保を行います。
- 交差点、カーブ、坂道などの二次災害の危険がある場所を避け、道路外の広場や空き地など車の通行がないところが安全です。

3　一次救命処置(BLS)の手順

［出典］日本蘇生協議会監修：JRC 蘇生ガイドライン 2015, 医学書院，2016

3-1　心肺蘇生とAED使用の手順

交通事故により負傷者がいる場合は、ただちに119番通報するとともに、大声で周囲に助けを求め、必要によりAEDを手配します。

(1)負傷者の反応を見る

●肩を軽くたたきながら、耳元で声をかけ、負傷者の反応(意識)を確認します。

(2)呼吸を観察する

●傷病者の胸と腹部の動きを見て、普段どおりの呼吸をしているかを確認し、呼吸がない場合、または普段どおりの呼吸かどうかわからないときは胸骨圧迫を開始します。

(3)胸骨圧迫を行う

①圧迫の部位

胸の真ん中(左右の真ん中で、かつ、上下の真ん中)にある「胸骨」と呼ばれる部分です。

②圧迫の方法

●胸骨の下半分に一方の手のひらの基部(手掌基部)を当て、その上にもう一方の手を重ねて置きます。

●垂直に体重が加わるよう両肘をまっすぐに伸ばし、圧迫部位の真上に肩がくるような姿勢をとります。

③圧迫の深さとテンポ

●傷病者の胸が約5cm沈み込むように強く、速く、しっかり圧迫します。

●小児では胸の厚さの約1/3沈み込む程度に圧迫します。両手では強すぎる場合は片手で行います。

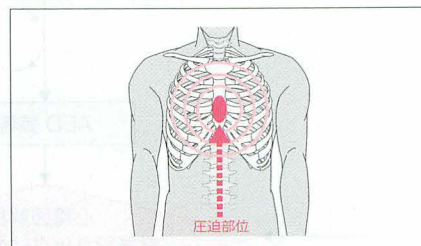
●圧迫のテンポは1分間に100～120回です。

(4)胸骨圧迫30回と人工呼吸2回の組み合わせ

●講習を受けて人工呼吸の技術を身につけている場合には、胸骨圧迫に人工呼吸を組み合わせて行います。胸骨圧迫30回と人工呼吸2回を組み合わせ、

119 番通報と AED 手配を依頼する

反応を確認する

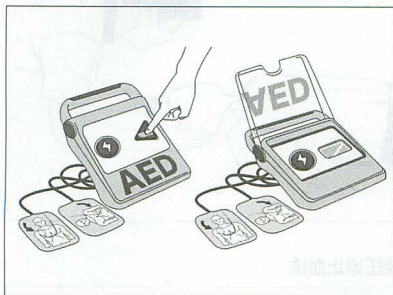
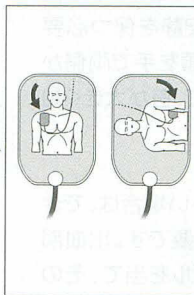
胸骨圧迫をする場所

胸骨圧迫の方法

救急隊員と交代するまで繰り返します。

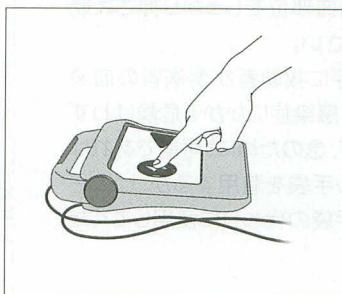
●人工呼吸のやり方に自信がない場合や、人工呼吸を行うための吹き込み用具等がない場合には、胸骨圧迫だけを続けます。

(5) AEDを使用する

●AEDは音声メッセージとランプの指示に従って使用しましょう。

AED の電源を入れる

電極パッドの貼り付け位置が図示されている

胸をはだけて電極パッドを肌に貼り付ける

誰も傷病者に触れていないことを確認する

ショックボタンを押す

3−2　負傷者の手当（ファーストエイド）

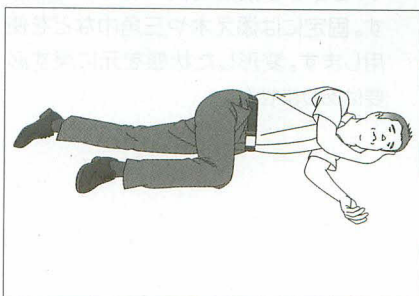
急病人やけがをした人を助けるためにとる最初の行動をファーストエイドといいます。ファーストエイドを実施するときも、迅速な119番通報が必要です。

※厚生労働省では、「応急手当」という言葉は心停止への対応を含めた意味に使われることが多いため、新たに「ファーストエイド」という言葉を使うこととなりました。

回復体位

(1) 傷病者の体位と移動

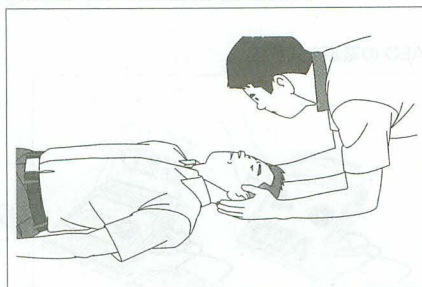
●救急隊が到着するまでは、傷病者が望む姿勢で安静を保ちます。ただし、車が通る路上など危険な場合は、安全な場所に移動させます。

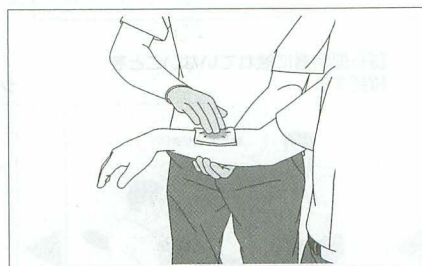
●普段どおりの呼吸をしている傷病者は、横向きに寝た姿勢（回復体位）にして、喉の奥

の空気の通り道が狭まったり、吐物で詰まったりすることを予防します。

●心肺蘇生が必要となる場合には仰向け（仰臥位）にします。この場合、頭や首（頸椎）がねじれないように頭を支えながら仰向けにします。

(2)首の安静

自動車にはねられ、顔や頭に大きなけががある場合は、首の骨（頸椎）を痛めている可能性があります。このような場合には傷病者の首の安静を保つ必要があります。傷病者の頭を手で両側から包み込むように支えて、首が大きく動かないようにします。

首が動かないように頭を両手で支える

(3)出血

●けがなどで出血が多い場合は、できるだけ早く止血が必要です。出血部位にハンカチやタオルを当て、その上から直接圧迫して止血を試みます（直接圧迫止血法）。救急隊が到着するまで出血部位をしっかり押さえ続けてください。

●止血の際に救助者が傷病者の血液に触れて感染症にかかる危険はわずかですが、念のために、可能であればビニール手袋を着用するか、ビニール袋を手袋の代わりに使用してください。

直接圧迫止血法

ビニール手袋を着用してガーゼなどで出血部を圧迫する

手袋の代わりにビニール袋を利用する

JRC蘇生ガイドライン2015参照

(4)骨折

骨折の疑いがある場合は、変形した手足を固定することで、痛みを和らげたり、さらなる損傷を防ぐことができます。固定には添え木や三角巾などを使用します。変形した状態を元に戻す必要はありません。

被害者の手記

交通犯罪に遭って五年

東京都　上原 順一郎

娘、明香（さやか）の命が、奪われて5年が過ぎようとしている。平成17年11月1日、午後9時37分、成城学園前駅から、自転車で帰宅途中、後ろから来た酔っぱらい運転、ノーブレーキの車に、追突され、ボンネットにはね上げられ、首の骨を折り、即死。犯人は60メートル走り、やっと停止。エアバッグが開いて助かった。しかも、娘がうずくまっているにもかかわらず、救命措置をするでもなく、救急車を呼ぶでもなく、のうのうと煙草を吸っていた。他人に注意されるまで気づかず。パトカーにのせられても両手でVサインするだけ。とても、血の通った人間のすることではない。上2人男の子、やっと生まれた女の子。こんな事をされるために育てたのではない。病院の霊安室で対面した時、顔の右半分は包帯でぐるぐる巻き、左半分は血だらけ。余りのショックで声も出なかった。

妻は待合室で腰が抜けて、立ち上がれず。

娘も、あれがしたい、これがしたい希望があったろうに。何も叶えられないまま、旅立ってしまった。無念であったろう。

裁判中も、一言も謝らず、涙も流さず、頭を下げる様子もない。自分さえ、良ければという様子。加害者は好きなことが言えるが、被害者は何も言えない。娘を殺しておいて懲役5年とは短すぎる。一生刑務所から出て来られないようにしてほしい。

殺した人数、殺し方、そんなの関係ない。今の交通犯罪の罰し方は甘すぎる。

最初は、業務上過失致死で起訴されたが、危険運転致死で再起訴された。

娘は交通ルールを守っていたにもかかわらず殺された。

今の社会はまちがっている。保護されるのは、被害者の方。今の社会は保護されているのは、加害者の方。事件が起きると生い立ち、家庭環境が論じられるが、被害者はかやの外。精神鑑定をして、クロと認められれば、罪に問えない。

人を殺しても、運転免許を再挑戦すれば、取得することができる。こんな社会、どう考えてもおかしい。

行政であれこれ施行しても、良くならない。上から目線で、考えていても解決しない。

明日は、我が身と考えてほしい。

かわいそう、かわいそうでは何も解決しない。仏作って魂入れずではいけない。

（公社）被害者支援都民センター・被害者都民センター自助グループ「もう一度会いたい」（遺族の手記）より

第2部　交通の方法に関する教則

第1章　歩行者と運転者に共通の心得

車は、わたしたちの生活から切り離せない身近な文明の利器になっています。しかし、その反面、使い方をあやまると、悲惨な交通事故を起こす凶器になったり、騒音、振動などにより沿道住民に大きな被害をおよぼす原因になったりします。また、自分勝手な通行の仕方がもとで争いが生じ、人間関係を険悪化させる場面も日常よく見受けられます。

くるま社会においては、歩行者も運転者もそれぞれの責任を自覚して、まわりの人に迷惑をかけず、安全、快適に通行することができるような交通環境をつくりあげるよう努めなければなりません。そのためには、あらかじめ、車と交通について正しい知識を持ち、正しい交通の方法を身につけておくとともに、実際の交通の場においても、自分本位でなく相手に対する思いやりの気持ちを持って、判断し、行動することが必要です。

この教則は、歩行者と運転者が、それぞれの責任を自覚して、安全、快適なくるま社会を築いていくための手引きとしてつくられたものです。繰り返し読んで、正しい交通の方法を理解し、身につけるとともに、友人や家族、特に子供たちにも折にふれて教えてあげるようにしてください。

1　基本的な心構え

1−1　交通規則を守ること

道路は、多数の人や車が通行するところです。運転者や歩行者がひとりでも自分勝手に通行すると、交通が混乱したり、交通事故が起きたりします。また、自分だけはよくても、ほかの人に迷惑をかけたりすることがあります。

交通規則は、このようなことから、みんなが道路を安全、円滑に通行するうえで守るべき共通の約束ごととして決められているものです。いい換えれば、交通規則を守ることは、社会人としての基本的な責務なのです。

交通規則の内容は、この教則で述べられていますが、具体的には、信号機や標識などによって個々に示されていますので、それらの意味をよく理解し、決められた交通規則をお互いに守るようにしましょう。

1-2　道路を通行するときの心構え

道路を通行するときは、決められた交通規則を守ることはもちろん、それ以外にも、道路や交通の状況に応じて、個々に細かい配慮をしなければなりません。ほかの人々が安全に通行できるように配慮することは、運転者や歩行者としての社会的責任でもあります。道路を通行するときには、次のような心構えを忘れないようにしましょう。

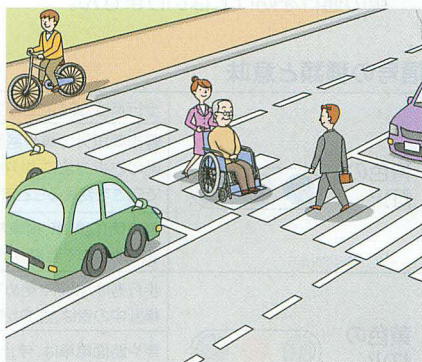
(1) まわりの歩行者や車の動きに注意し、相手の立場について思いやりの気持ちを持って通行すること。

(2) 自分の通行の利便だけを考えるのではなく、沿道で生活している人々に対して、不愉快な騒音などの迷惑をかけないように配慮すること。

(3) 万一の場合に備えて、自動車保険に加入したり、応急救護処置（交通事故の現場においてその負傷者を救護するため必要な応急の処置をいいます。）に必要な知識を身につけたり、救急用具を車に備えつけたりするなど平素から十分な用意をしておくこと。

(4) 交通事故や、故障で困っている人を見たら、連絡や救護にあたるなど、お互いに協力しあうこと。

(5) 自動車の運転者はもちろん、歩行者や自転車に乗る人も、自動車の死角、内輪差など自動車の特性をよく知っておくこと。

(6) 道路に物を投げ捨てたり、勝手に物を置いたり、その他まわりの人の通行の妨害や迷惑になるようなことをしないこと。

まわりの歩行者や車の動きに注意し、思いやりを持って通行しましょう。

2 信号、標識・標示に従うこと

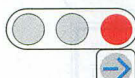
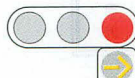
2-1　信号の意味

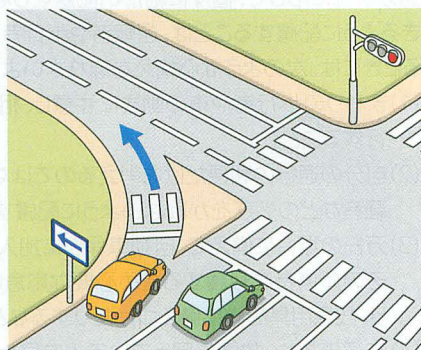
(1) 信号機の信号に従って通行しなければなりません。信号機の信号の種類とその意味は、次のページの表のとおりです。

(2) 信号機の信号は、前方の信号を見るようにしましょう。横の信号が赤であっても、前方の信号が青であるとはかぎりません。例えば、全方向が一時的に赤になる信号や、時差式信号機のように特定方向の信号が赤に変わる時間をずらせているものもあります。

(3) 人の形の記号のある信号は、歩行者と横断歩道を進行する普通自転車に対するものですが、そのほかの自転車もその信号機に「歩行者・自転車専用」と表示されている場合は、その信号機の信号に従わな

歩行者・自転車 専用信号機

けれぱなりません。また、「バス専用」などの標示板(P.109の別表2)のある信号機の信号は、その示されている車を対象としています。このように車や歩行者に対して信号が特定されているときは、その特定された信号に従わなければなりません。

(4) 道路の左端や信号機に、白地に青の左向きの矢印の標示板(右の図)のあるときは、車は、前方の信号が赤や黄であっても、歩行者などまわりの交通に注意しながら左折できます。この場合、信号機の信号に従って横断している歩行者や自転車の通行を妨げてはいけません。

信号にかかわらず左折可能であることを示す標示板

白地に青の左向きの矢印の標示板があるときは、信号にかかわらず、左折できます。

信号の種類と意味

信号	意味
青色の灯火	歩行者は、進むことができます。
	軽車両以外の車や路面電車は直進し、左折し、右折することができます。ただし、二段階の右折方法により右折する原動機付自転車は、右折する地点まで直進し、その地点で向きを変えることまでできます。
	軽車両(自転車、荷車など)は、直進し、左折することができます。右折するときは、右折する地点まで直進し、その地点で向きを変えることまでできます。
黄色の灯火	歩行者は、横断を始めてはいけません。 横断中の者は、速やかに横断を終わるか、横断をやめて引き返さなければなりません。
	車や路面電車は、停止位置から先へ進んではいけません。しかし、黄色の灯火に変わったときに停止位置に近づいていて、安全に停止することができない場合は、そのまま進むことができます。
赤色の灯火	歩行者は、横断してはいけません。
	車や路面電車は、停止位置を越えて進んではいけません。
	交差点ですでに左折している車や路面電車は、左折方向の信号が赤でもそのまま進むことができます。
	交差点ですでに右折している車や路面電車は、右折方向の信号が赤でもそのまま進むことができます。この場合、その車や路面電車は、青色の灯火に従って進んでくる車や路面電車の進行を妨げてはいけません。ただし、軽車両や二段階の右折方法により右折する原動機付自転車は、右折方向の信号が赤のときは、その右折している地点で停止していなければなりません。
青色の灯火の矢印	車は、黄色の灯火や赤色の灯火の信号であっても矢印の方向に進むことができます。(右向きの矢印の場合には、転回することもできます。)しかし、右向きの矢印の場合には、軽車両や二段階の右折方法により右折する原動機付自転車は進むことができません。
黄色の灯火の矢印	路面電車は、黄色の灯火や赤色の灯火の信号であっても矢印の方向に進むことができますが、歩行者や車は、進んではいけません。

黄色の灯火の点滅		歩行者や車や路面電車は、他の交通に注意して進むことができます。
赤色の灯火の点滅		歩行者は、他の交通に注意して進むことができます。
		車や路面電車は、停止位置で一時停止しなければなりません。

(注) この表で停止位置とは停止線があるところでは、停止線の直前をいい、ないところでは、次の位置をいいます。
(1)交差点では、その直前(交差点のすぐ近くに横断歩道や自転車横断帯があるところでは、横断歩道や自転車横断帯の直前)
(2)交差点以外で、横断歩道や自転車横断帯や踏切があるところでは、その直前
(3)交差点以外で、横断歩道も自転車横断帯も踏切もないところに信号機があるときは、信号機の直前(信号の見える位置)
車とは、自動車、原動機付自転車、自転車や荷車などの軽車両、トロリーバスをいいます。

2−2　標識の意味

(1)標識とは、交通規制などを示す標示板のことをいい、本標識と補助標識があります。本標識には、規制標識、指示標識、警戒標識、案内標識の4種類があります。標識の種類とその意味は別表3(P.110～P.113)のとおりです。

(2)規制標識は、特定の交通方法を禁止したり、特定の方法に従って通行するよう指定したりするものです。

車両通行止め

転回禁止

丸い標識の中の赤い斜線は特定の通行方法の禁止を意味します。

指定方向外進行禁止

矢印で示す方向以外は進行することができません。

最高速度

重量制限

速度や重量の最高限度を示します。

(3)指示標識は、特定の交通方法ができることや道路交通上決められた場所などを指示するものです。

駐車可

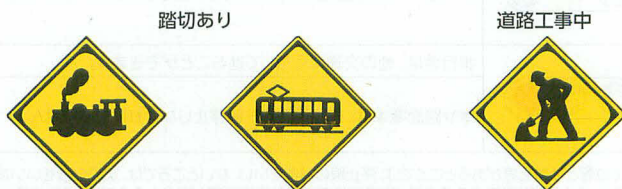
停車可

駐車や停車してよい場所であることを示します。

横断歩道

横断歩道などの場所を示します。

安全地帯

(4) 警戒標識は、道路上の危険や注意すべき状況などを前もって道路利用者に知らせて注意を促すものです。

警戒標識は、すべて地が黄色い標示板です。

(5) 案内標識は、地点の名称、方面、距離などを示して、通行の便宜を図ろうとするものです。

緑の標示板は高速道路等において、青の標示板はそれ以外の道路で用いられます。

(6) 規制標識など本標識の意味を補足するものとして補助標識が用いられることがあります。

補助標識は、普通、本標識の下に取りつけられており、規制の理由を示したり、規制が適用される時間、曜日、自動車の種類などを特定しています。なお、車の種類を特定する場合には、別表4(P.117)のような略称を用いることがあります。

標識の見方

8時から20時までの間、自動車の駐車が禁止されていることを意味します。

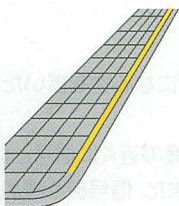
平日の7時から9時までの時間帯が歩行者専用道路であることを意味します。

追越し禁止区間が始まることを意味します。

2−3　標示の意味

(1) 標示とは、ペイントや道路びょうなどによって路面に示された線、記号や文字のことをいい、規制標示と指示標示の2種類があります。標示の種類とその意味は別表3(P.114〜P.116)のとおりです。

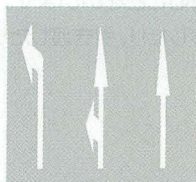
(2) 規制標示とは、特定の交通方法を禁止または指定するものです。

駐停車禁止

黄色の表示は、駐停車が禁止されていることを示しています。

立入り禁止部分

斜線の表示は、その部分には入ってはならないことを示しています。

指示標示とは特定の交通方法ができることや道路交通上決められた場所などを指示するものです。

進行方向の指示

横断歩道とその予告

3　警察官などの指示に従うこと

(1) 警察官や交通巡視員が手信号や灯火による信号(P.109の別表1)により交通整理を行っている場合は、この手信号や信号に従わなければなりません。この場合、手信号や灯火による信号が信号機の信号と違っていても、その警察官や交通巡視員の信号の方が優先します。

(2) 警察官や交通巡視員が通行の方法などについて必要な指示をすることがありますが、その場合は、警察官や交通巡視員の指示に従って行動しなければなりません。警察官が行う指示が標識・標示によって示された交通の規制と違っていても、指示の方が優先します。

4　道路でしてはいけないことなど

(1) 道路上で次のような危険なことをしてはいけません。

- 酒に酔ってふらついたり、立ち話をしたり、座ったり、寝そべったりなどして交通の妨げとなること。

●交通量の多いところでキャッチボールやローラースケートなどをすること。
●道路に向けて物を投げたり、発射したりすること。
●道路をこわしたり、汚水、ごみ、くぎ、ガラス片などをまいたり、捨てたりすること。
●車からたばこの吸いがら、紙くず、空きかんなどを投げ捨てたり、体や物を外に出したりすること。
●走っている車や路面電車に外からつかまること。
●運転者の目をくらませるような光を道路に向けること。
●凍りつくおそれのあるときに水をまくこと。

(2)道路上に商品などを陳列したり、土砂、材木など交通の妨げになる物を置いたりしてはいけません。

(3)信号や標識・標示がよく見えないと非常に危険です。信号機の近くに信号と似た色のネオンサインを設けたり、標識の近くに広告看板を設けたり、また、信号機や標識・標示を勝手に操作したり、移したり、こわしたりしてはいけません。

(4)免許を持たない人や酒気を帯びた人に運転を頼んだりしてはいけません。また、運転者に先を急がせたり、運転のじゃまになる行為をしないようにしましょう。

(5)これから車を運転しようとする人に酒を出したり、すすめたりしてはいけません。

(6)運転者に、過積載(積載物の重量の制限を超えて物を積むことをいいます。)をして車を運転することを求めたり、過積載となるような物を売り渡したり、引き渡したりしてはいけません。

第2章 自動車を運転する前の心得

1 運転にあたっての注意

1−1 運転免許証などを確かめるなどすること

(1)自動車を運転する前には、必ず次のことを確かめましょう。
●運転しようとする自動車に応じた運転免許証を持っていること。
●有効な自動車検査証と自動車損害賠償責任保険証明書または責任共済証明書を自動車に備えていること。
●運転免許証に記載されている条件(眼鏡等使用など)を守っていること。
●準中型免許を受けて1年を経過していない初心運転者が準中型自動車を運転するときは、その車の前と後ろの定められた位置に初心者マークをつけていること。

●普通免許を受けて1年を経過していない初心運転者が普通自動車を運転するときは、その車の前と後ろの定められた位置に初心者マークをつけていること。
●両耳の聴力が補聴器を用いても10mの距離で90デシベルの警音器の音が聞こえない程度の聴覚障害のあることを理由に免許に条件を付されている運転者が準中型自動車または普通自動車を運転するときは、その車の前と後ろの定められた位置に聴覚障害者マークをつけていること。
●非常信号用具や停止表示器材（停止表示板または停止表示灯をいいます。）などを車に積んでいること。

(2) 70歳以上の高齢運転者が普通自動車を運転するときは、その車の前と後ろの定められた位置に高齢者マークをつけるようにしましょう。

従来の高齢者マークについても当分の間は使用できます。

(3) 肢体不自由であることを理由に免許に条件を付されている身体の不自由な運転者が普通自動車を運転するときは、その車の前と後ろの定められた位置に身体障害者マークをつけるようにしましょう。

1−2　運転計画を立てること

長距離運転のときはもちろん、短区間を運転するときにも、自分の運転技能と車の性能に合った運転計画を立てることが必要です。あらかじめ、運転コース、所要時間、休息場所、駐車場所などについて計画を立てておきましょう。長時間にわたって運転するときは、2時間に1回は休息をとりましょう。また、眠気を感じたら、速やかに休息をとって眠気をさましてから運転しましょう。

1−3　体調を整えること

疲れているとき、病気のとき、心配ごとのあるときなどは、注意力が散漫になったり、判断力が衰えたりするため、思いがけない事故を引き起こすことがあります。このようなときは、運転を控えるか、体の調子を整えてから運転するようにしましょう。また、睡眠作用のある風邪薬や頭痛薬などを服用したときは、運転をしないようにしましょう。過労のときは、運転してはいけません。

1−4　酒気を帯びた状態などで運転をしないこと

酒気を帯びているときや麻薬、覚せい剤、シンナーなどの影響を受けているときは、運転してはいけません。また、酒を飲んだのが前夜であっても、翌朝の運転時まで酒の影響を受けていることがあることに注意しましょう。

2　運転免許の仕組み

道路で自動車や原動機付自転車を運転するときは、その車種やけん引などの状態に応じた免許を受け、その免許証を携帯しなければなりません。また、違反行為をしたり、交通事故を起こしたりした際に警察官から提示を求められた場合には、免許証を提示しなければなりません。なお、免許を受けていても免許の停止処分中の者はその期間運転することはできません。

2−1　運転免許の区分

運転免許には、次の三種のものがあります。

(1)第一種運転免許

自動車や原動機付自転車を運転しようとする場合((2)の場合を除きます。)の免許をいいます。

(2)第二種運転免許

乗合バス、タクシーなどの旅客自動車を旅客運送のため運転しようとする場合や代行運転自動車(自動車運転代行業に従事する運転者が客に代わって運転する自動車をいいます。)である普通自動車を運転しようとする場合の免許をいいます。

(3)仮運転免許

第一種免許を受けようとする者が、練習などのために大型自動車、中型自動車、準中型自動車または普通自動車を運転しようとする場合の免許をいいます。仮運転免許を受けた者が練習のため大型自動車、中型自動車、準中型自動車または普通自動車を運転するときは、その車を運転することのできる第一種免許を3年以上受けている者や第二種免許を受けている者などを横に乗せ、その指導を受けながら運転しなければなりません。

この場合、車の前と後ろに仮免許練習標識を定められた位置につけなければなりません。

仮免許練習標識

仮 免 許 練習中

2−2　運転免許の種類

運転免許の種類に応じて運転できる自動車、原動機付自転車は次の表のとおりです。

運転できる自動車 原動機付自転車 ／ 免許の種類	大型自動車	中型自動車	準中型自動車	普通自動車	大型特殊自動車	大型自動二輪車	普通自動二輪車	小型特殊自動車	原動機付自転車
大型免許	●	●	●	●				●	●
中型免許		●	●	●				●	●
準中型免許			●	●				●	●
普通免許				●				●	●
大型特殊免許					●			●	●
大型二輪免許						●	●	●	●
普通二輪免許							●	●	●
小型特殊免許								●	
原付免許									●

2−3　けん引免許

大型自動車、中型自動車、準中型自動車、普通自動車、大型特殊自動車のいずれかでほかの車をけん引するときは、けん引する自動車の種類に応じた免許のほか、けん引免許が必要です。しかし、車の総重量（人や荷物をのせた状態での車全体の重さ）が750kg以下の車をけん引するときや故障車をロープ、クレーンなどでけん引するときは、けん引免許はいりません。

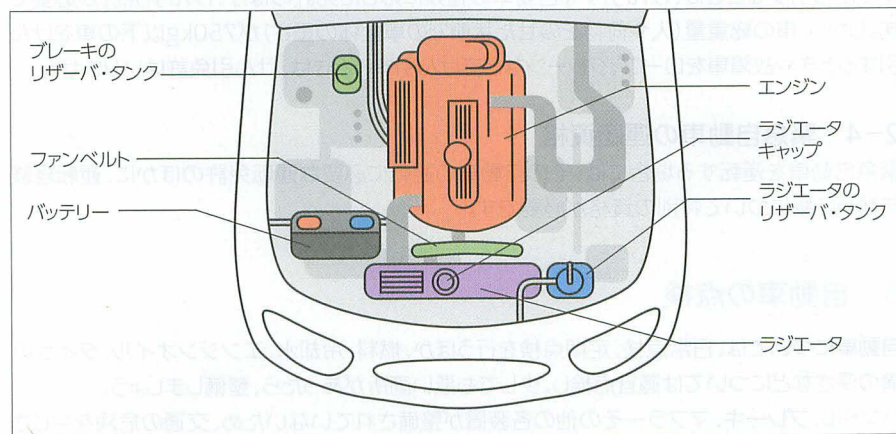
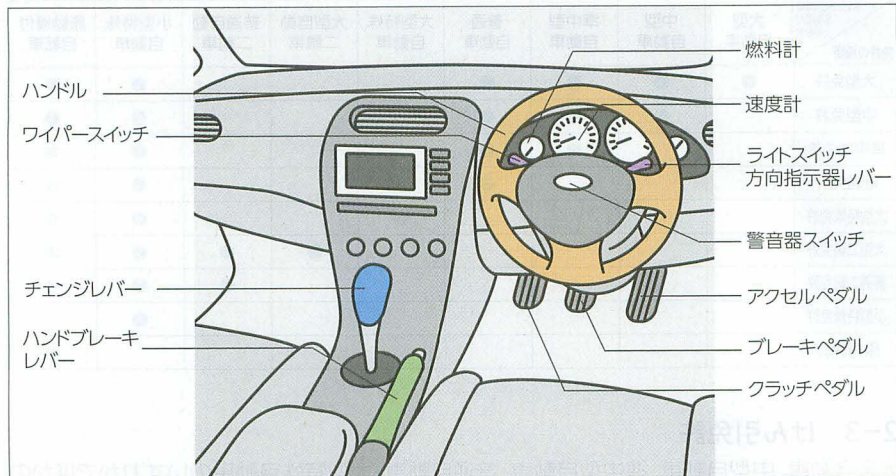
2−4　緊急自動車の運転資格

緊急自動車を運転する場合には、その自動車の運転に必要な運転免許のほかに、運転経験年数や年齢について特別の資格が必要です。

3　自動車の点検

自動車については、日常点検、定期点検を行うほか、燃料、冷却水、エンジンオイル、タイヤの溝の深さなどについては適宜点検し、少しでも悪い箇所があったら、整備しましょう。
ハンドル、ブレーキ、マフラーその他の各装置が整備されていないため、交通の危険を生じさせたり、有害なガスや騒音を出してほかの人に迷惑をおよぼしたりするおそれのある車を運転してはいけません。

3−1　日常点検

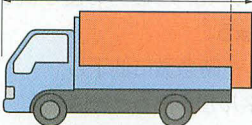
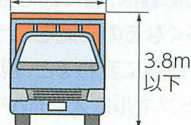
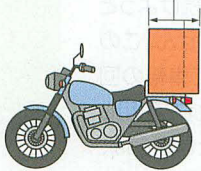
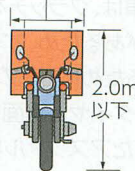
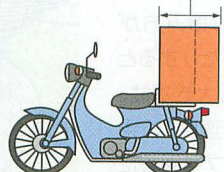
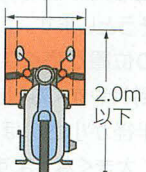
日常点検は、自動車の使用者や自動車を運行しようとする者が、日頃自動車を使用していく中で、自分自身の責任において行う点検です。自動車の使用者は、自動車の走行距離や運行時の状態などから判断した適切な時期に、この点検を行わなければなりません。なお、タクシー、ハイヤーなどの事業用の自動車や自家用の大型自動車および中型自動車、準中型貨物自動車、普通貨物自動車、大型特殊自動車、レンタカーなどの使用者またはこれらの自動車を運行しようとする者は、1日1回、運行する前にこの点検を行わなければなりません。標準的な点検の実施の方法は、次のページの表のとおりです。

点検箇所		点検項目	点検の実施方法
エンジンルームの点検	ウインドウ・ウォッシャ・タンク	※ 液量	ウインドウ・ウォッシャ液の量が適当かを点検します。
	ブレーキのリザーバ・タンク	液量	リザーバ・タンク内の液量が規定の範囲内にあるかを点検します。
	バッテリー	※ 液量	バッテリー各槽の液量が規定の範囲内にあるかを車両をゆらすなどして点検します。
	ラジエータなどの冷却装置	※ 水量	リザーバ・タンク内の冷却水の量が規定の範囲内にあるかを点検します。なお、冷却水の量が著しく減少しているときは、ラジエータ、ラジエータホースなどからの水漏れのおそれがあります。
	潤滑装置	※ エンジンオイルの量	オイルの量がオイルレベル・ゲージ（油量計）で示された範囲内にあるかを点検します。
	△ファンベルト	※ 張り具合、損傷	(1) ベルトの中央部を手で押し、ベルトが少したわむ程度であるかを点検します。 (2) ベルトに損傷がないかを点検します。

※ 印については表の最後の備考参照

点検箇所		点検項目	点検の実施方法
運行中の異常箇所		当該箇所の異常	前日または前回の運行中に異常を認めた箇所について、運行に支障がないかを点検します。
運転席での点検	ブレーキペダル	踏みしろ、ブレーキのきき	ペダルをいっぱいに踏み込んだとき、床板とのすき間(踏み残りしろ)や踏みごたえが適当であるかを点検します。なお、床板とのすき間が少なくなっているときや、踏みごたえが柔らかく感じるときは、ブレーキ液の液漏れ、空気の混入によるブレーキのきき不良のおそれがあります。
	駐車ブレーキレバー(パーキング・ブレーキレバー)	引きしろ(踏みしろ)	レバーをいっぱいに引いた(踏んだ)とき、引きしろ(踏みしろ)が多過ぎたり、少な過ぎたりしないかを点検します。
	原動機(エンジン)	※かかり具合、異音	エンジンが速やかに始動し、スムーズに回転するかを点検します。また、エンジン始動時およびアイドリング状態で、異音がないかを点検します。
		※低速、加速の状態	(1)エンジンを暖機させた状態で、アイドリング時の回転がスムーズに続くかを点検します。 (2)エンジンを徐々に加速したとき、アクセルペダルに引っかかりがないか、また、エンスト、ノッキングなどを起こすことなくスムーズに回転するかを、走行するなどして点検します。
	ウインドウ・ウォッシャ	※噴射状態	ウインドウ・ウォッシャ液の噴射の向きおよび高さが適当かを点検します。
	ワイパー	※ふき取りの状態	(1)ワイパーを作動させ、低速および高速の作動が不良でないかを点検します。 (2)きれいにふき取れるかを点検します。
	◎空気圧力計	空気圧力の上がり具合	エンジンをかけて、空気圧力の上がり具合が極端に遅くないかを点検します。また、空気圧力が空気圧力計の表示に示された範囲内にあるかを点検します。
	◎ブレーキバルブ	排気音	ブレーキペダルを踏み込んで放した場合に、ブレーキバルブからの排気音が正常であるかを点検します。
車のまわりからの点検	灯火装置、方向指示器	点灯・点滅具合、汚れ、損傷	(1)エンジンスイッチを入れ、前照灯、制動灯などの灯火装置の点灯具合や方向指示器の点滅具合が不良でないかを点検します。 (2)レンズなどに汚れや損傷がないかを点検します。
	タイヤ	空気圧	タイヤの接地部のたわみの状態により、空気圧が不足していないかを点検します。
		□取りつけの状態	(1)ディスク・ホイールの取りつけ状態について、目視により次の点検を行います。 ア ホイール・ナットの脱落、ホイール・ボルトの折損等の異常はないか。 イ ホイール・ボルト付近にさび汁が出たこん跡はないか。 ウ ホイール・ナットから突出しているホイール・ボルトの長さに不ぞろいはないか。 (2)ディスク・ホイールの取りつけ状態について、ホイール・ナットのゆるみなどがないかを点検ハンマなどを使用して点検します。
		亀裂、損傷	タイヤの全周に著しい亀裂や損傷がないかを点検します。また、タイヤの全周にわたり、くぎ、石、その他の異物が刺さったり、かみ込んだりしていないかを点検します。
		異常な摩耗	タイヤの接地面に、極端にすり減っている箇所がないかを点検します。
		※溝の深さ	溝の深さが十分であるかをウェア・インジケータ(スリップ・サイン)などにより点検します。
	◎エア・タンク	タンク内のたまり水	ドレン・コックを開いて、タンクに水がたまっていないかを点検します。

備考
1 ※印の点検項目は、事業用の自動車や自家用の大型自動車および中型自動車、準中型貨物自動車、普通貨物自動車、大型特殊自動車、レンタカーなどについても、自動車の走行距離、運行時の状態などから判断した適切な時期に行えばよいものです。
2 ◎印の点検箇所は、エアブレーキが装着されている場合に点検しなければなりません。
3 △印の点検箇所は、自家用の普通乗用自動車などにあっては、定期点検などの際に点検してください。
4 □印の点検項目は、車両総重量 8t 以上または乗車定員 30 人以上の自動車の場合に点検してください。

3−2　装備品などの点検

発炎筒、赤ランプなどの非常信号用具を備えなければなりません。また、高速道路(高速自動車国道または自動車専用道路)を通行するときは、故障などで停止していることを示すための停止表示器材を備えつけるようにしましょう。

3−3　定期点検

事業用の自動車、自家用の大型自動車および中型自動車や準中型貨物自動車、普通貨物自動車などのレンタカーについては3ヵ月ごとに、自家用の準中型貨物自動車および普通貨物自動車や普通乗用自動車などのレンタカーなどについては6ヵ月ごとに、自家用の普通乗用自動車などについては1年ごとに点検し、必要な整備をしなければなりません。

4　乗車と積載

(1) 座席でないところに人を乗せたり、荷台や座席でないところに荷物を積んだりしてはいけません。また、定められた乗車定員(運転者を含みます。)や積載の制限を超えて、人を乗車させたり、物を積んだりしてはいけません。

(2) (1)の場合であっても、荷物の見張りのため必要最少限度の人を乗せるときや出発地の警察署長の許可を受けたときは別です。

(3) 自動車に人や荷物をのせるときには、運転の妨げになったり、自動車の安定が悪くなったり、外から方向指示器、ナンバープレート、ブレーキ灯、尾灯などが見えにくくなったりするようなのせ方をしてはいけません。

(4) 運転者は、人が転落したり、荷物が転落、飛散したりしないようにドアを確実に閉め、ロープやシートを使って荷物を確実に積まなければなりません。また、荷物が転落、飛散してしまったときは、速やかにその物を除去するなど必要な措置をとらなければなりません。その場合には後続車などに十分注意しましょう。

(5) 危険物を運搬するときは、包装、積載などを確実にし、危険物を運搬中であることを示す標示板などを掲げるようにし、また、駐車するときは、危険な場所をさけ、危険物を見張りましょう。

大型自動車・中型自動車・準中型自動車・普通自動車	
乗車定員	自動車検査証か軽自動車届出済証に記載されている乗車定員（ミニカー＊と特定の構造の農業用薬剤散布車★にあっては１人（特定の構造の農業用薬剤散布車★で運転者用以外の座席があるものは2人））
積載物の重量	自動車検査証か軽自動車届出済証に記載されている最大積載量（ミニカー＊にあっては30kg、特定の構造の農業用薬剤散布車★にあっては1,500kg）
積載物の大きさと積載の方法	積載にあたっては、車体の前後から自動車の長さの1/10の長さを超えてはみ出さないこと。車体の左右からはみ出さないこと。 自動車の長さ ×1.1 以下　自動車の幅以下　3.8m以下 三輪の普通自動車と総排気量660cc以下の普通自動車にあっては、高さ2.5m以下。その他の自動車で公安委員会が定めるものにあっては3.8m以上4.1mを超えない範囲内において公安委員会が定める高さ。

大型自動二輪車（側車付大型自動二輪車を除く。）・普通自動二輪車（側車付普通自動二輪車を除く。）	
乗車定員	1人（運転者用以外の座席があるものは2人）
積載物の重量	60kg
積載物の大きさと積載の方法	

原動機付自転車	
乗車定員	1人
積載物の重量	30kg
積載物の大きさと積載の方法	

備考　1　12歳未満の子供は、3人を2人として計算します。

2　＊印のミニカーとは、総排気量については50cc以下、定格出力については0.60kW以下の原動機を有する普通自動車をいいます。

3　★印の特定の構造の農業用薬剤散布車とは、時速35km以上の速度を出すことができない構造の農業用薬剤を散布するための普通自動車をいいます。

5　安全運転に必要な知識など

5−1　視覚の特性

人間の感覚のうち視覚は、安全な運転のために最も大切です。運転中は、特に次のような点に注意しましょう。

(1) 一点だけを注視したり、ぼんやり見ているだけでなく、たえず前方に注意するとともに、ルームミラーやサイドミラーなどによって周囲の交通の状況に目を配りましょう。また、高速になると視力が低下し、特に近くのものが見えにくくなるので、注意しましょう。

(2) 疲労の影響は、目に最も強く現われます。疲労の度が高まるにつれて、見落としや見間違いが多くなるので気をつけましょう。

(3) 明るさが急に変わると、視力は、一時急激に低下します。トンネルに入る前やトンネルから出るときは速度を落としましょう。また、夜間は対向車のライトを直視しないようにしましょう。

5−2　自動車に働く自然の力

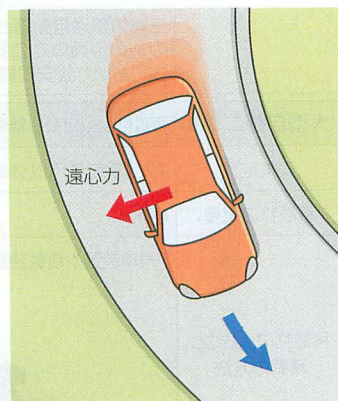
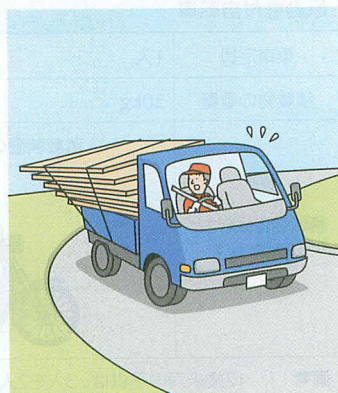
安全な運転をするためには、走行中、車に働く自然の力とその運転に与える影響について、正しい知識を身につけることが必要です。

(1) 摩擦の力

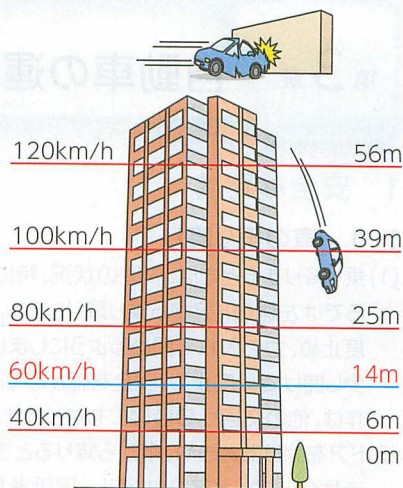
走行中の車は、クラッチを切っても走り続けようとする性質があるため、すぐには止まりません。この車を止めるためには、ブレーキをかけて車輪の回転を止め、タイヤと路面の間の摩擦抵抗を利用します。ぬれたアスファルト路面を走るときなどは、摩擦抵抗が小さくなり制動距離が長くなります。また、高速運転中に急ブレーキをかけると、車輪がロックし路上をすべるので特に注意しましょう。

自動車に働く遠心力の方向

(2) 遠心力

自動車がカーブを回ろうとするときには、自動車の重心に遠心力が働き、自動車はカーブの外側にすべり出そうとします。このため、荷物の積み方が悪く重心の位置が高くなったり、片寄ったりすると自動車は倒れやすくなります。遠心力の大きさは、カーブの半径が小さいほど大きくなり、速度の2乗に比例して大きくなります。安全にカーブを回るためには、カーブに入る前の直線部分で早めにブレーキをかけ、十分速度を落としておく必要があります。

荷物の積み方が悪いと、自動車は倒れやすくなり危険です。

(3)衝撃力

交通事故の大きさは、車が衝突したときに相手に与えたり、自分が受けたりする衝撃力の大きさに関係します。衝撃力は速度と重量に応じて大きくなり、また、固い物にぶつかるときのように、衝撃の作用が短時間に行われるほどその力は大きくなります。例えば、時速60kmでコンクリートの壁に激突した場合は、約14mの高さ(ビルの5階程度)から落ちた場合と同じ程度の衝撃力を受けます。高速運転するときには、特に注意しましょう。

(4)速度の影響

制動距離、遠心力、衝撃力などは、いずれも速度の2乗に比例して大きくなります。速度が2倍になれば、制動距離、カーブで車の横すべりや転倒をさせようとする力、交通事故の大きさに関係する衝撃力は、2倍になるのではなく、4倍になります(P.74のグラフ「速度と停止距離のめやす」)。

5-3　交通公害、地球温暖化の防止など

(1)自動車の排出ガスや騒音、振動によって、被害を受けている住民は少なくありません。道路を通行するときは、最高速度や積載制限などの規制を守り、不必要な急発進や急ブレーキ、空ぶかしをさけるなど交通公害を少なくするよう努めましょう。

(2)自動車の排出ガスの中には、一酸化炭素、炭化水素、窒素酸化物など人体に有害な物質が含まれており、これらの排出ガスが大気を汚染する原因のひとつとなっています。大気汚染により、光化学スモッグが発生したときや発生するおそれのあるときは、自動車の使用を控えましょう。

(3)地球温暖化の一因となっている二酸化炭素や人体に有害な物質である窒素酸化物等の排出削減のために、やさしい発進、加速・減速の少ない運転、駐停車時のアイドリングストップなどの環境負荷の軽減に配慮した自動車の使用(エコドライブ)に努めましょう(P.19～P.20参照)。

5-4　運転適性

運転についての適性を自覚することは、安全な運転のために大切なことです。運転適性についての指導は、各都道府県の交通安全活動推進センター(裏表紙参照)などで行っていますので、利用しましょう。

第3章　自動車の運転の方法

1　安全な発進

1−1　車の乗り降り

(1)乗り降りするときは、周囲の状況、特に後方からの車の有無を確かめ、交通量の多いところでは左側のドアから乗り降りしましょう。乗ってからドアを閉めるときは、少し手前で一度止め、力を入れて閉めるようにしましょう。また、降りるためにドアを開けるときは、まず少し開けて一度止め、安全を確かめてから降りましょう。降りるときの最初に少し開ける動作は、他の交通への合図にもなります。

(2)ドアを開けるときや、車から降りるときには、運転者は後方の安全を確認しなければなりません。また、ドアをロックし、同乗者がドアを不用意に開けたりしないように注意しなければなりません。

1−2　運転姿勢など

(1)ゆとりのある正しい運転姿勢は、安全運転の第一歩です。シートの前後の位置は、クラッチを踏み込んだとき、ひざがわずかに曲がる状態に合わせ、シートの背は、ハンドルに両手をかけたとき、ひじがわずかに曲がる状態に合わせることが大切です。体を斜めにして運転するのはやめましょう。

ゆとりある正しい運転姿勢を心がけましょう。

(2)運転するときは、活動しやすいような服装をしましょう。また、げたやハイヒールなどをはいて運転したりしてはいけません。

(3)ひじを窓わくにのせて運転するのはやめましょう。

(4)走行中に携帯電話などを使用したり、カーナビゲーション装置などに表示された画像を注視したりすることにより、周囲の交通の状況などに対する注意が不十分になると大変危険です。走行中は携帯電話などを使用したり、カーナビゲーション装置などに表示された画像を注視したりしてはいけません。また、携帯電話などについては、運転する前に電源を切ったり、ドライブモードに設定したりするなどして呼出音が鳴らないようにしましょう。

1−3　シートベルトの着用

(1)シートベルトは、交通事故にあった場合の被害を大幅に軽減するとともに、正しい運転姿勢を保たせることにより疲労を軽減するなど、さまざまな効果があります。シートベルトを備えている自動車を運転するときは、運転者自身がこれを着用するとともに、助手席や後部座席の同乗者にもこれを着用させなければなりません(その自動車がエアバッグを備えている場合も同じです。)。しかし、病気などやむを得ない理由がある場合は別です。

(2)シートベルトは、正しく着用しましょう。正しい着用の方法は次のとおりです。

●シートの背は倒さずに、シートに深く腰掛けましょう。

●腰ベルトは骨盤を巻くように、しっかり締めましょう。

●肩ベルト(三点式ベルトの場合)は、首にかからないようにしましょう。また、肩ベルトがたるんでいると事故の際に危険ですので注意しましょう。

●バックルの金具は確実に差し込み、シートベルトがはずれないようにしましょう。

●ベルトがねじれていないかどうか確認しましょう。

シートベルトを着用していない場合、天井、フロントガラス、ハンドル、計器盤などに衝突します。

(3)妊娠中のシートベルトの着用

妊娠中であっても、シートベルトを正しく着用することにより、交通事故にあった際の被害から母体と胎児を守ることができます。ただし、妊娠の状態は個人により異なりますので、シートベルトを着用することが健康保持上適当かどうか、医師に確認するようにしましょう。

妊娠中は、事故などの際の胎児への影響を少なくするために、腰ベルトのみの着用は行わず、腰ベルトと肩ベルトを共に着用するとともに、大きくなった腹部をベルトが横切らないようにするなど、正しくシートベルトを着用することが必要です。

1−4　チャイルドシートの使用

(1)チャイルドシートは、交通事故にあった場合の被害を大幅に軽減するとともに、子供が運転操作の支障となることを防止する効果もありますので、シートベルトを適切に着用させることができない子供にはチャイルドシートを使用させましょう。特に、幼児(6歳未満の子供)を自動車に乗せるときは、その幼児に発育の程度に応じた形状のチャイルドシートを使用させなければなりません。しかし、病気などやむを得ない理由がある場合は別です。

(2)チャイルドシートは、使用の方法を誤ると、効果がなくなりますので、取扱説明書などに従って、正しく使用させましょう。正しい使用の方法は、次のとおりです。

●子供の体格に合い、座席に確実に固定できるチャイルドシートを選びましょう。

●助手席用のエアバッグを備えている自動車の場合には、なるべく後部座席でチャイルドシートを使用させ

妊娠中の正しいシートベルト着用法

ましょう。やむを得ず助手席で使用させるときは、座席をできるだけ後ろまでさげ、必ず前向きに固定しましょう。

● チャイルドシートは、座席に確実に固定しましょう。

乳児用ベッド

幼児用シート

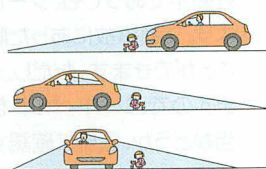
学童用シート

1−5　発進にあたっての安全確認

(1) 車に乗る前に、車の前後に人がいないか、車の下に子供がいないかを確かめましょう。

(2) 方向指示器などによって発進の合図をし、もう一度バックミラーなどで前後左右の安全を確かめてから発進しましょう。

発進の前には車のかげに人がいないか、確かめましょう。

(3) バックで発進することは危険ですから、車庫などに入れるときは、あらかじめ発進しやすいようにバックで入れておきましょう。やむを得ずバックで発進する場合で、後方の見通しがよくない場合や狭い道路から広い道路に出るときは、同乗者などに後方の確認を手伝ってもらいましょう。

1−6　路端からの発進

大型自動車、中型自動車および準中型自動車は、普通自動車に比べ、車軸の前後に車体が長く、タイヤの軌跡の外側を車体が通るので、路端に駐停車している状態から発進するときには、車体の前後部が車や歩行者などにぶつからないよう注意しましょう。

1−7　走行にあたっての安全確認

自動車の運転席から見える範囲には、その自動車自体の構造により差があるものの、車や歩行者などが見えなくなる範囲があります。特に、大型自動車、中型自動車および準中型自動車は、普通自動車に比べ、運転席から車や歩行者が見えなくなる範囲が広いので注意しましょう。

2　自動車の通行するところ

2−1　道路の左側を走ること

道路の中央(中央線があるときは、その中央線)から左の部分を通行しなければなりません。しかし、次の場合には、道路の中央から右の部分にはみ出して通行することができますが、この場合でも、(1)の場合のほかは、はみ出し方ができるだけ少なくなるようにしなければなりません。

(1) 一方通行となっているとき。

(2) 工事などのため左側部分だけでは、通行するのに十分な幅がないとき。

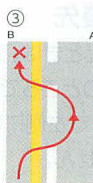
(3) 左側部分の幅が6m未満の見通しのよい道路でほかの車を追い越そうとするとき（標識や標示で、追越しのため右側の部分にはみ出して通行することが禁止されている場合を除きます。）。

(4) こう配の急な道路の曲がり角付近で、「右側通行」の標示があるとき。

追越しのための右側部分はみ出し通行禁止

①、②はAおよびBの部分を通行する車両に対して追越しのため右側部分にはみ出して通行することを禁止する場合

③はBの部分を通行する車両に対して追越しのため右側部分にはみ出して通行することを禁止する場合

右側通行

2−2　道路の左寄りに走ること

(1) 車両通行帯（車線やレーンともいいます。）のない道路では、追越しなどでやむを得ない場合のほかは、道路の左に寄って通行しなければなりません。

(2) 同一の方向に2つの車両通行帯があるときは、左側の車両通行帯を通行しなければなりません。また、3つ以上の車両通行帯があるときは、最も右側の車両通行帯は追越しのために空けておき、それ以外の車両通行帯を通行することができます。この場合には、速度の遅い車が左側、速度が速くなるにつれて順次右側寄りの車両通行帯を通行しましょう。しかし、標識や標示によって通行区分が示されているときは、それに従わなければなりません。

(3) 追越しのため最も右側の車両通行帯を通行する場合であっても、前の車を追い越し終わったときは、速やかにそれ以外の車両通行帯に戻らなければなりません。

2−3　車線を変えずに走ること

車両通行帯のある道路では、追越しなどでやむを得ない場合のほかは、車両通行帯からはみ出したり、2つの車両通行帯にまたがったりして通行してはいけません。また、車両通行帯をみだりに変えて通行すると、後続車の迷惑となり、ひいては事故の原因ともなりますから、同一の車両通行帯を通行しなければなりません。

2-4　高さに制限のある場所の通行

大型自動車、中型自動車および準中型自動車は、普通自動車に比べ、車体の高さが高いことから、通行できる自動車の高さに制限のある場所を通過する場合には、その高さの制限以下であることを確認しましょう。特に、荷台の積載物の高さが通行できる自動車の高さの制限を超えてしまう場合があるので注意しましょう。

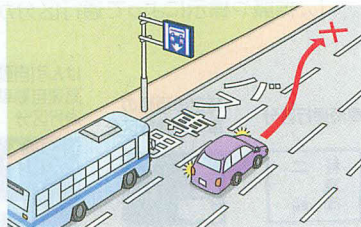
2-5　緊急自動車の優先

緊急自動車が近づいてきたときは、交差点の付近では、交差点をさけて、道路の左側に寄って一時停止をし、そのほかのところでは、道路の左側に寄って進路をゆずらなければなりません。しかし、一方通行の道路で左側に寄ると、かえって緊急自動車の妨げとなるようなときは、右側に寄らなければなりません。

2-6　路線バスなどの優先

(1) 停留所で止まっている路線バスなどが方向指示器などで発進の合図をしたときは、後方の車はその発進を妨げてはいけません。しかし、急ブレーキや急ハンドルでさけなければならないような場合は別です。

(2) 標識や標示によって路線バスなどの専用通行帯が指定されている道路では、小型特殊自動車、原動機付自転車、軽車両を除くほかの車は、その車両通行帯を通行してはいけません。ただし、標識や標示によって普通自転車の専用通行帯が指定されている道路では、軽車両を除くほかの車は、その車両通行帯を通行してはいけません。しかし、右左折をするため道路の右端、中央や左端に寄る場合などや工事などでやむを得ない場合は別です。

(3) 標識や標示によって路線バスなどの優先通行帯が指定されている道路では、優先通行帯を通行している自動車は、路線バスなどが近づいてきたときは、速やかにそこから出なければなりません。また、交通が混雑していて、路線バスなどが近づいてきてもそこから出られなくなるおそれがあるときは、はじめからその通行帯を通行してはいけません。しかし、右左折をするため道路の右端、中央や左端に寄る場合などや工事などでやむを得ない場合は別です。

路線バス専用通行帯が指定されている道路では、一部の車両を除いてはその通行帯を通行してはいけません。

専用通行帯

路線バス等
優先通行帯

2-7　通行してはいけないところ

(1)「通行止め」、「車両通行止め」、「自転車および歩行者専用」、「歩行者専用」などの標識によって通行が禁止されている道路を通行してはいけません。

(2) 歩道や路側帯や自転車道などを通行してはいけ

ません。しかし、道路に面した場所に出入りするために横切る場合などは別です。

(3)「安全地帯」や「立入り禁止部分」の標示によって車の通行が禁止されている場所に入ってはいけません。

(4)歩道や路側帯のない道路を通行するときは、路肩（路端から0.5mの部分）にはみ出して通行してはいけません。

(5)軌道敷内を通行してはいけません。しかし、「軌道敷内通行可」の標識によって認められた車が通行する場合や右折する場合などは別です。

(6)軌道敷内を通行している車は、後方から路面電車が近づいてきたときは、路面電車の進行を妨げないように速やかに軌道敷外に出るか、十分な距離を保たなければなりません。

通行止め　車両通行止め

自転車および歩行者専用　歩行者専用

安全地帯　立入り禁止部分

軌道敷内通行可

3　歩行者の保護など

3−1　歩行者のそばを通るとき

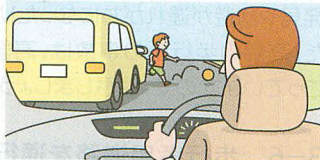
(1)歩行者のそばを通るときは、歩行者との間に安全な間隔を空けるか、徐行しなければなりません。

(2)歩行者がいる安全地帯のそばを通るときは、徐行しなければなりません。

(3)停留所で止まっている路面電車の後方では停止し、乗り降りする人や道路を横断する人がいなくなるまで待たなければなりません。しかし、乗り降りする人がいないときで路面電車との間に1.5m以上あるときや安全地帯があるときは、徐行して進むことができます。

(4)ぬかるみや水たまりのあるところでは、泥や水をはねて他人に迷惑をかけないように徐行するなど注意して通らなければなりません。

(5)止まっている車のそばを通るときは、急にドアが開いたり、車のかげから人が飛び出したりする場合があるので注意しましょう。

停車している車のドアが開くことがあります。

3−2　歩行者が横断しているときなど

(1)横断歩道のない交差点やその近くを歩行者が横断しているときは、その進行を妨げてはいけません。

(2)横断歩道や自転車横断帯に近づいたときは、横断する人や自転車がいないことが明らかな場合のほかは、その手前で停止できるように速度を落として進まなければなりません。また、歩行者や自転車が横断しているときや横断しようとしているときは、横断歩道や自転車横断帯の手前（停止線があるときは、その手前）で一時停止をして歩行者や自転車に道をゆずらなけ

車のかげからの飛び出しに気をつけましょう。

ればなりません。

(3)横断歩道や自転車横断帯やその手前で止まっている車があるときは、そのそばを通って前方に出る前に一時停止をしなければなりません。

(4)横断歩道や自転車横断帯とその手前から30m以内の場所では、ほかの車を追い越したり、追い抜いたりしてはいけません。

(5)横断歩道や自転車横断帯のない場所でも、歩行者が横断することがありますので、注意しましょう。

3−3　身体の不自由な人の保護

身体障害者用の車いすで通行している人がいる場合や白や黄のつえを持った人や盲導犬を連れた人が歩いている場合には、一時停止か徐行をして、これらの人が安全に通れるようにしなければなりません。

盲導犬を連れた人などが安全に通れるように運転しましょう。

3−4　子供の保護

(1)子供がひとりで歩いている場合には、一時停止か徐行をして、安全に通れるようにしなければなりません。子供は、興味をひくものに夢中になり、突然路上に飛び出したり、判断力が未熟なために、無理に道路を横断しようとしたりすることがあるので、特に注意しましょう。

(2)止まっている通学通園バスのそばを通るときは、徐行して安全を確かめなければなりません。

(3)学校、幼稚園、遊園地などの付近や通学路の標識のあるところでは、子供が突然飛び出してくることがあるので、特に注意しましょう。

3−5　高齢者の保護

つえを持って歩いていたり、歩行補助車を使っていたり、その通行に支障のある高齢者が通行している場合には、一時停止か徐行をして、これらの人が安全に通れるようにしなければなりません。高齢者は、加齢に伴う身体の機能の変化により、個人差があるものの、一般的に歩行が遅くなったり、危険を回避するためにとっさの行動をとることが困難となったり、危険の発見や回避が遅れがちになったり、歩行が不安定になったりするので、特に注意しましょう。また、高齢の歩行者の事故は、高齢者が車の直前または直後を横断しているときに多く起こっていますので、注意しましょう。

3−6　歩行者用道路を通行するとき

(1)歩行者用道路では、沿道に車庫を持つ車などで特に通行を認められた車だけが通行できます。この場合は、特に歩行者に注意して徐行しなければなりません。

(2)道路に面した場所に出入りするため歩道や路側帯を横切る場合には、その直前で一時停

止をするとともに、歩行者の通行を妨げないようにしなければなりません。

3−7　自転車の保護

(1)自転車は車両の一種であり、原則として車道を通行することとされています。自転車は、不安定であり、運転者の身体を防護する機能がないという構造上の特性を持っているので、車道を通行する自転車の安全に十分配慮しましょう。

(2)追越しなどのため自転車のそばを通るときは、自転車のふらつきなどを予想し、自転車との間に安全な間隔を空けるか、徐行しなければなりません。

(3)道路に面した場所に出入りするため歩道や路側帯や自転車道を横切る場合には、その直前で一時停止をし、自転車がいないかを確かめるようにしましょう。

(4)交差点を通行するときは、交差する道路や交差点内を通行する自転車との衝突や、左側を通行している自転車の巻き込みなどに十分注意するとともに、自転車の運転者が自動車の存在を認識しているかどうか確認しながら通行するようにしましょう。

3−8　初心運転者などの保護

(1)危険をさけるためやむを得ない場合のほか、次の車の側方に幅寄せをしたり、前方に無理に割り込んではいけません。

- 普通免許を受けて1年を経過していない初心運転者が運転している初心者マークをつけた普通自動車。
- 70歳以上の高齢者が運転している高齢者マークをつけた普通自動車。
- 聴覚障害のある運転者が運転している聴覚障害者マークをつけた準中型自動車または普通自動車。
- 身体の不自由な運転者が運転している身体障害者マークをつけた普通自動車。
- 仮免許で練習中の者が運転している自動車。

(2)聴覚障害者マークをつけた準中型自動車または普通自動車の運転者は警音器の音が聞こえないことがあるので、安全に通行できるように配慮しましょう。

3−9　暴走行為の禁止

車を運転して集団で走行する場合は、ジグザグ運転や巻き込み運転など、ほかの車に危険を生じさせたり、迷惑をおよぼすこととなるような行為をしてはいけません。

3−10　騒音運転などの禁止

著しく他人に迷惑をおよぼす騒音を生じさせるような急発進、急加速や空ぶかしをしてはいけません。

4　安全な速度と車間距離

4−1　安全な速度

(1)自動車を運転する場合は、標識や標示によって示されている最

高速度を超えて運転してはいけません。標識や標示で指定されていないときは、時速60kmを超えて運転してはいけません（高速自動車国道については、第5章の2-2を参照。）。

(2) 原動機付自転車を運転する場合は、時速30kmを超えて運転してはいけません。標識や標示によって時速30km以下の最高速度が示されているときは、その最高速度を超えて運転してはいけません。

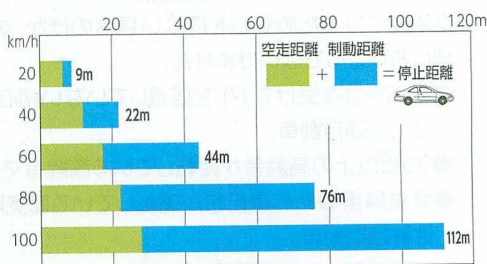
(3) 決められた速度の範囲内であっても、道路や交通の状況、天候や視界などをよく考えて、安全な速度で走りましょう。

4-2　停止距離と車間距離

(1) 車は、急には止まれません。停止するまでには、運転者が危険を感じてからブレーキを踏み、ブレーキが実際にきき始めるまでの間に車が走る距離（空走距離）と、ブレーキがきき始めてから車が停止するまでの距離（制動距離）とを合わせた距離（停止距離）を必要とします。この停止距離を考えて、危険が発生した場合でも、安全に停止できるような速度で運転しましょう。

(2) 運転者が疲れているときは、危険を認知して判断するまでに時間がかかるので、空走距離は長くなります。また、雨にぬれた道路を走る場合や重い荷物を積んでいる場合などは制動距離が長くなります。

(3) 路面が雨にぬれ、タイヤがすり減っている場合の停止距離は、乾燥した路面でタイヤの状態が良い場合に比べて2倍程度に延びることがあります。

(4) 天候、路面やタイヤの状態、荷物の重さなどを考えに入れ、前の車が急に止まっても、これに追突しないような安全な車間距離をとらなければなりません。特に、大型自動車、中型自動車および準中型自動車は、普通自動車に比べ、運転席の位置が高く、見下ろす形になり、車間距離が実際より長く感じられるため、車間距離が短くなりやすいので注意しましょう。

4-3　ブレーキのかけ方

ブレーキは、次の注意に従って上手にかけましょう。

(1) 最初はできるだけ軽く踏み込みましょう。それから必要な強さまで徐々に踏み込んでいきます。

(2) ブレーキは数回に分けて使いましょう。この方法は、道路がすべりやすい状態のときには、とりわけ効果的です。また、数回に分けて使えば、ブレーキ灯が点滅し、後車への合図となって追突事故防止に役立ちます。

(3) 危険をさけるためにやむを得ない場合のほかは、急ブレーキをかけてはいけません。なお、アンチロックブレーキシステム（走行中の自動車の制御に著しい支障をおよぼす車輪の回転運動の停止を有効に防止できる装置をいいます。）を備えた自動車で急ブレーキ

をかける場合には、システムを作動させるために、一気に強く踏み込み、そのまま踏み込み続けることが必要です。

(4)むやみにブレーキを使わず、なるべくアクセルの操作で徐々に速度を落としてから止まるようにしましょう。

4−4　徐　行

次の場所を通行するときは、徐行しなければなりません。徐行とは、車がすぐ停止できるような速度で進むことをいいます。

(1)「徐行」の標識があるところ。

(2)左右の見通しがきかない交差点(信号機などによる交通整理が行われている場合や優先道路を通行している場合を除きます。)。

(3)道路の曲がり角付近。

(4)上り坂の頂上付近やこう配の急な下り坂。

5　進路変更など

5−1　安全の確認と合図

(1)進路変更、転回(Uターン)、後退(バック)などをしようとするとき(環状交差点でこれらの行為をしようとするときを除きます。)は、あらかじめバックミラーなどで安全を確かめてから合図をしなければなりません。合図の仕方は次の表のとおりです。

合図を行う場合	合図を行う場所	合図の方法
左折するとき。	左折しようとする地点(交差点で左折する場合は、その交差点)から30m手前の地点に達したとき。	左側の方向指示器を操作するか、右腕を車の右側の外に出してひじを垂直に上に曲げるか、左腕を車の左側の外に出して水平に伸ばす。
同一方向に進行しながら進路を左方に変えるとき。	進路を変えようとするときの約3秒前。	
右折か転回をするとき。	右折か転回をしようとする地点(交差点で右折する場合は、その交差点)から30m手前の地点に達したとき。	右側の方向指示器を操作するか、右腕を車の右側の外に出して水平に伸ばすか、左腕を車の左側の外に出してひじを垂直に上に曲げる。
同一方向に進行しながら進路を右方に変えるとき。	進路を変えようとするときの約3秒前。	
徐行か停止をするとき。	徐行か停止をしようとするとき。	ブレーキ灯をつけるか、腕を車の外に出して斜め下に伸ばす。
後退するとき。	後退しようとするとき。	後退灯をつけるか、腕を車の外に出して斜め下に伸ばし、手のひらを後ろに向けてその腕を前後に動かす。

(2)環状交差点を出ようとするときや環状交差点で後退などをしようとするときは、あらかじめバックミラーなどで安全を確かめてから合図をしなければなりません。合図の仕方は次の表のとおりです。

合図を行う場合	合図を行う場所	合図の方法
環状交差点を出るとき。	出ようとする地点の直前の出口の側方を通過したとき(環状交差点に入った直後の出口を出る場合は、その環状交差点に入ったとき)。	左側の方向指示器を操作するか、右腕を車の右側の外に出して肘を垂直に上に曲げるか、左腕を車の左側の外に出して水平に伸ばす。
環状交差点において徐行か停止するとき。	徐行か停止をしようとするとき。	ブレーキ灯をつけるか、腕を車の外に出して斜め下に伸ばす。
環状交差点において後退するとき。	後退しようとするとき。	後退灯をつけるか、腕を車の外に出して斜め下に伸ばし、手のひらを後ろに向けてその腕を前後に動かす。

(3)これらの行為を終わったときは、速やかに合図をやめなければなりません。また、必要がないのに合図をしてはいけません。

(4)夕日の反射などによって方向指示器が見えにくい場合には、方向指示器の操作とあわせて、手による合図を行うようにしましょう。

(5)警音器は「警笛鳴らせ」の標識がある場所を通るときや、「警笛区間」の標識がある区間内で見通しのきかない交差点、曲がり角、上り坂の頂上を通るときには、鳴らさなければなりません。また、危険をさけるためやむを得ない場合は、鳴らすことができますが、これらの場合以外は鳴らしてはいけません。

警笛鳴らせ

警笛区間

5-2 進路変更

(1)みだりに進路を変更してはいけません。また、進路を変更すると、後から来る車が急ブレーキや急ハンドルでさけなければならないような場合には、進路を変えてはいけません。やむを得ず進路を変更するときは、バックミラーや目視で安全を確認してから変更しましょう。

進路変更禁止

通行している車両通行帯側が黄の線で区画されている場合、進路変更禁止

(2)車両通行帯が黄の線で区画されている場合は、この黄の線を越えて進路を

変更してはいけません。また、白の線で区画されている場合でも、自分が通行している車両通行帯の側に平行して黄の線が引かれているときは同じです。

5−3　横断など

(1)歩行者の通行やほかの車などの正常な通行を妨げるおそれがあるときは、横断や転回（Uターン）や後退（バック）をしたり、道路に面した場所に出入りするために右左折や横断をしたりしてはいけません。

(2)標識や標示によって横断や転回が禁止されているところでは、横断や転回をしてはいけません。

(3)道路外に出るため、左折しようとするときは道路の左端に、右折しようとするときは道路の中央（一方通行の道路では、右端）に、あらかじめできるだけ寄って徐行しなければなりません。

(4)前の車が道路外に出るため道路の左端や中央や右端に寄ろうとして合図をしている場合は、その進路の変更を妨げてはいけません。しかし、急ブレーキや急ハンドルでさけなければならないような場合は別です。

車両横断禁止

転回禁止

転回禁止

6　追越しなど

6−1　追越しの禁止

(1)追越しとは、車が進路を変えて、進行中の前の車の前方に出ることをいいます。追越しは、進路を変え、加速したうえで再び進路を戻すという複雑な運転操作を必要とします。

(2)次の場合は危険ですから追越しをしてはいけません。

●前の車が自動車を追い越そうとしているとき（二重追越し）。

●前の車が右折などのため右側に進路を変えようとしているとき。

●道路の右側部分に入って追越しをしようとする場合に、反対方向からの車や路面電車の進行を妨げるようなときや前の車の進行を妨げなければ道路の左側部分に戻ることができないようなとき。

●後ろの車が自分の車を追い越そうとしているとき。

(3)次の場所では、自動車や原動機付自転車を追い越すため、進路を変えたり、その横を通り過ぎたりしてはいけません。

●標識により追越しが禁止されている場所。

●道路の曲がり角付近。

●上り坂の頂上付近やこう配の急な下り坂。

●トンネル（車両通行帯がある場合を除きます。）。

●交差点とその手前から30m以内の場所（優先道路を通行している場合を除きます。）。

追越し禁止

追越しのための右側部分はみ出し通行禁止

●踏切、横断歩道、自転車横断帯とその手前から30m以内の場所。

(4)標識や標示で示されているときは、追越しのために道路の右側部分にはみ出して通行してはいけません。

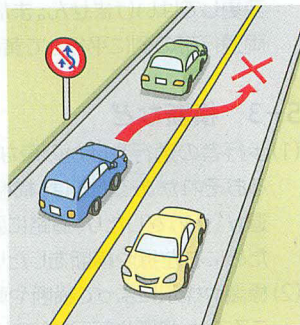
追越しのための右側部分はみ出し通行禁止の標識があるとき

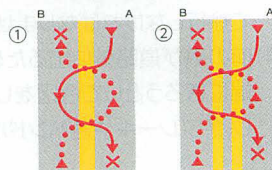
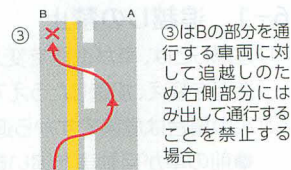
6−2 追越しの方法

(1)ほかの車を追い越すときは、その右側を通行しなければなりません。しかし、ほかの車が右折するため、道路の中央(一方通行の道路では、右端)に寄って通行しているときや、路面電車を追い越そうとするときは、その左側を通行しなければなりません。

(2)追越し中は、追い越す車との間に、安全な間隔を保つようにしなければなりません。

(3)車両通行帯のある道路で、最も右側の車両通行帯を通行して追越しをする場合は、追越しが終わったときは、速やかにそれ以外の車両通行帯に戻らなければなりません。最も右側の車両通行帯を通行し続けると、速度超過になったり、車間距離が短くなったりして危険です。また、ほかの車の追越しを妨害し、交通の流れを阻害するなど、迷惑にもなります。

(4)追い越されるときは、追越しが終わるまで速度をあげてはいけません。また、追越しに十分な余地のない場合は、できるだけ左に寄り進路をゆずらなければなりません。

追越しのための右側部分はみ出し通行禁止

①、②はAおよびBの部分を通行する車両に対して追越しのため右側部分にはみ出して通行することを禁止する場合

③はBの部分を通行する車両に対して追越しのため右側部分にはみ出して通行することを禁止する場合

6−3 追越しの運転手順

追越しは、次の順序でしましょう。

(1)追越し禁止の場所でないことを確かめる。

(2)前方の安全を確かめるとともに、バックミラーなどで右側や右斜め後方の安全を確かめる。道路の右側部分にはみ出した追越しをする場合には反対方向の安全を必ず確かめる。

(3)右側の方向指示器を出す。

(4)約3秒後、最高速度の制限内で加速しながら進路をゆるやかに右にとり、前の車の右側を安全な間隔を保ちながら通過する。

(5)左側の方向指示器を出す。

(6)追い越した車がルームミラーで見えるくらいの距離までそのまま進み、進路をゆるやかに左にとる。

(7) 合図をやめる。

6−4　割込みなど

前の車が交差点や踏切などで停止や徐行しているときは、その前に割り込んだり、その前を横切ったりしてはいけません。また、そのほかの場合でも、ほかの車の前方に急に割り込んだり、並進している車に幅寄せをしたりしてはいけません。

6−5　行き違い

(1) 対向車と行き違うときは、安全な間隔を保つようにしましょう。

(2) 進路の前方に障害物があるときは、あらかじめ一時停止か減速をして、反対方向からの車に道をゆずりましょう。

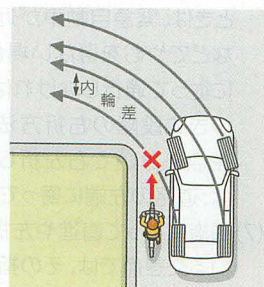
7　交差点の通り方

7−1　交差点を通行するときの注意

(1) 交差点とその付近は、最も事故が多い場所です。交差点（環状交差点を除きます。）に入ろうとするときや、交差点内（環状交差点内を除きます。）を通行するときは、右折車、歩行者などに気を配りながら、交差点の状況に応じてできる限り安全な速度と方法で進行しなければなりません。特に右折しようとするときは、対向車線を直進する二輪車が見えにくくなることがあるので、十分注意しましょう。

右左折時は内輪差に注意しましょう。

(2) 環状交差点に入ろうとするときや、環状交差点内を通行するときは、環状交差点内を通行する車、環状交差点に入ろうとする車、歩行者などに気を配りながら、環状交差点の状況に応じてできる限り安全な速度と方法で進行しなければなりません。

(3) 車が右左折するときは、内輪差（曲がるとき後輪が前輪より内側を通ることによる前後輪の軌跡の差をいいます。）が生じます。
特に大型車は内輪差が大きく、左後方が見えにくいので左側を通行している歩行者や自転車などを巻き込まないよう注意しましょう。

7-2 交差点（環状交差点を除きます。）の通行方法

(1)左折しようとするときは、あらかじめできるだけ道路の左端に寄り、交差点の側端に沿って徐行しながら通行しなければなりません。

(2)右折しようとするときは、あらかじめできるだけ道路の中央に寄り、交差点の中心のすぐ内側を徐行しながら通行しなければなりません。ただし、原動機付自転車が二段階の右折方法により右折しようとするときは別です。

(3)一方通行の道路から右折するときは、道路の右端に寄り、交差点の中心の内側を徐行しながら通行しなければなりません。ただし、原動機付自転車が二段階の右折方法により右折しようとするときは別です（第6章の3−3（2）参照）。

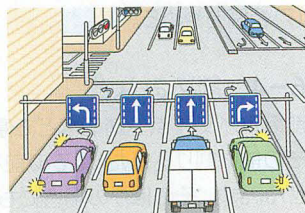
(4)右左折の場合、矢印などの標示で通行方法を指定されているときは、それに従わねばなりません。

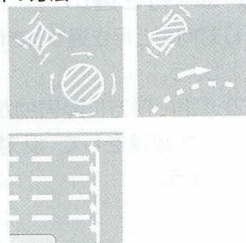
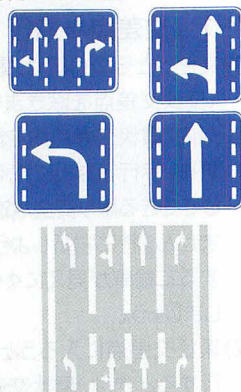
(5)右折しようとする場合に、その交差点で直進か左折をする車や路面電車があるときは、自分の車が先に交差点に入っていても、その進行を妨げてはいけません。

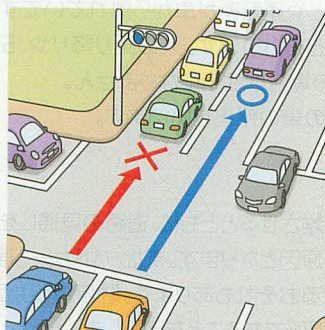
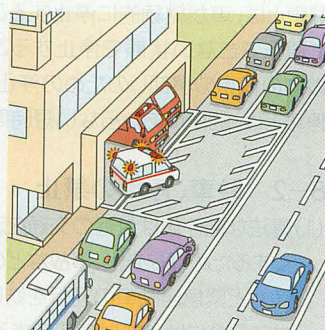
(6)車両通行帯のある道路で、標識や標示によって交差点で進行する方向ごとに通行区分が指定されているときは、緊急自動車が近づいてきた場合や道路工事などでやむを得ない場合のほかは、指定された区分に従って通行しなければなりません。ただし、右折につき二段階の右折方法によらなければならない交差点において右左折しようとする原動機付自転車は、道路の左端に寄って通行しなければなりません。

(7)標識によって直進や左折など進行方向が指定されている交差点では、その指定された方向にしか進行してはいけません。

(8)前の車が、右左折するためや標識や標示により指定された車両通行帯を通行するためなどで進路を変えようとして合図をしたときは、その車の進路の変更を妨げてはいけません。しかし、急ブレーキや急ハンドルでさけなければならないような場合は別です。

(9)前方の交通が混雑しているため交差点内で止まってしまい交差方向の車の通行を妨げるおそれがあると

標識や標示によって通行区分が指定されているときは、指定された区分に従って通行しましょう。

右左折の方法

進行方向別通行区分

指定方向外進行禁止

きは、信号が青でも交差点に入ってはいけません。また、警察署や消防署の前などで「停止禁止部分」の標示のある場所や横断歩道や踏切で動きがとれなくなるおそれがあるときも同じです。

前方の交通が混雑しているため交差点内で止まってしまう場合、信号が青でも交差点に入ってはいけません。

警察署や消防署の前などで停止禁止部分の標示がある場所で止まってしまう場合、その部分に入ってはいけません。

7−3　交通整理の行われていない交差点（環状交差点を除きます。）の通行方法

(1) 交差する道路が優先道路であるときやその幅が広いときは、徐行するとともに、交差する道路を通行する車や路面電車の進行を妨げてはいけません。

(2) 道幅が同じような道路の交差点では、路面電車や左方からくる車があるときは、その路面電車や車の進行を妨げてはいけません。

(3)「一時停止」の標識があるときは、停止線の直前（停止線がないときは、交差点の直前）で一時停止をするとともに、交差する道路を通行する車や路面電車の進行を妨げてはいけません。また、進行方向に赤の点滅信号があるときも同じです。

(4) 進行方向に黄の点滅信号があるときは、ほかの交通に注意して進行することができます。

7−4　環状交差点の通行方法

(1) 左折、右折、直進、転回しようとするときは、あらかじめできるだけ道路の左端に寄り、環状交差点の側端に沿って徐行しながら通行しなければなりません。

(2) 左折、右折、直進、転回の場合、矢印などの標示で通行方法を指定されているときは、それに従わなければなりません。

(3) 環状交差点に入ろうとするときは、徐行するとともに、環状交差点内を通行する車や路面電車の進行を妨げてはいけません。

環状の交差点における右回り通行の標識

3　自動車の運転の方法

8　駐車と停車

8−1　駐車と停車の意味

駐車とは、車が継続的に停止することや運転者が車から離れていてすぐに運転できない状態で停止することをいいます。人の乗り降りや、5分以内の荷物の積卸しのための停止の場合は駐車になりません。
停車とは、駐車にあたらない短時間の車の停止をいいます。

駐停車禁止

8−2　駐車、停車の禁止

(1) 違法な駐停車は付近の交通を混雑させるとともに、道路の見通しを悪くするため、飛び出し事故などの原因となります。また、パトカー、消防車など緊急自動車の通行を妨げるおそれもあります。駐停車しようとする場合には必ず駐停車できる場所であることを確認しましょう。

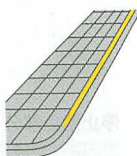
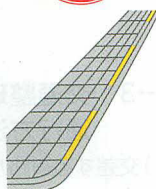
(2) 次の場所では、駐車や停車もしてはいけません。ただし、赤信号や危険防止のために一時停止する場合などは別です。

- ●「駐停車禁止」の標識や標示のある場所
- ●軌道敷内
- ●坂の頂上付近やこう配の急な坂
- ●トンネル
- ●交差点とその端から5m以内の場所
- ●道路の曲がり角から5m以内の場所
- ●横断歩道、自転車横断帯とその端から前後に5m以内の場所
- ●踏切とその端から前後10m以内の場所
- ●安全地帯の左側とその前後10m以内の場所
- ●バス、路面電車の停留所の標示板(標示柱)から10m以内の場所(運行時間中に限ります。)

駐車禁止

(3) 次の場所では、駐車してはいけません。しかし、警察署長の許可を受けたときは別です。

- ●標識や標示によって駐車が禁止されている場所
- ●火災報知機から1m以内の場所
- ●駐車場、車庫などの自動車用の出入口から3m以内の場所
- ●道路工事の区域の端から5m以内の場所
- ●消防用機械器具の置場、消防用防火水そう、これらの道路に接する出入口から5m以内の場所
- ●消火栓、指定消防水利の標識が設けられている位置や消防用防火水そうの取り入れ口から5m以内の場所

(4) 駐車した場合、車の右側の道路上に3.5m以上の余地がなくなる場所では駐車してはいけません。また、標識により余地が指定されているときには、その余地がとれない場所では駐車してはいけませ

消防水利

駐車余地

駐車可

停車可

ん。しかし、荷物の積卸しで運転者がすぐ運転できるときや傷病者の救護のためやむを得ないときは、駐車できます。

(5)駐停車や駐車が禁止されている場所であっても標識により特に認められている場合は駐車や停車ができます。

8−3　駐車、停車の方法

駐車や停車は、次の方法でしなければなりません。

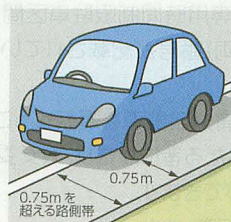
(1)歩道や路側帯のない道路では、道路の左端に沿うこと。

(2)歩道や路側帯のある一般道路では、車道の左端に沿うこと。

(3)路側帯の幅が広い場合には、路側帯に入れますが、このときは0.75m以上の余地を空けておかなければなりません。ただし、路側帯の幅が広い場合でも、白の実線と破線の標示や、白の2本線の標示のあるところでは、路側帯に入れません。

(4)高速道路では歩行者の通行が禁止されているので、路側帯に入って、道路の左端に沿うこと。

(5)道路に平行して駐停車している車と並んで駐停車しないこと。

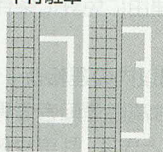
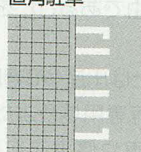
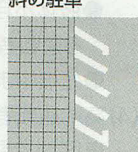
(6)標識や標示により駐停車の方法が指定されているときはその方法に従うこと。

路側帯の幅が広い場合は、路側帯に入れますが、0.75m以上の余地を空けます。

0.75m以下の路側帯には、入れません。

平行駐車

直角駐車

斜め駐車

平行駐車

直角駐車

斜め駐車

8−4　時間制限駐車区間での駐車

都市部においては、多くの場合、駐車が禁止されていますから、パーキング・メーターやパーキング・チケット発給設備のある場所で手数料を支払って駐車する場合のほかは、道路上での駐車は原則としてできません。パーキング・メーターなどがある場所で駐車するときは、次のようにしな

ければなりません。

(1) パーキング・メーターがある時間制限駐車区間で駐車するときは、パーキング・メーターをただちに作動させること。

(2) パーキング・チケット発給設備がある時間制限駐車区間で駐車するときは、パーキング・チケット発給設備からパーキング・チケットの発給をただちに受け、駐車している間、これを車の前面の見やすい場所(フロントガラスのある車では、その内側)に前方から見やすいように掲示すること。

(3) 時間制限駐車区間では、パーキング・メーターが車を感知したとき、またはパーキング・チケットの発給を受けたときから、標識によって表示されている時間を超えて駐車しないこと。

パーキング・チケット

時間制限駐車区間

8-5 高齢運転者等専用場所等での駐車、停車

(1) 駐停車や駐車が禁止されている場所であっても、標識により標章車にかぎり駐車や停車が認められている場所(高齢運転者等専用場所)では、専用場所駐車標章に登録(車両)番号が記載されている普通自動車のみが駐車や停車ができます。

(2) 標識により標章車にかぎり駐車が認められている時間制限駐車区間(高齢運転者等専用時間制限駐車区間)では、専用場所駐車標章に登録(車両)番号が記載されている普通自動車のみが駐車できます。

(3) 専用場所駐車標章は、普通自動車を運転することができる免許を受けた者で次にあたる者にかぎり、公安委員会に申請して、交付を受けることができます。

- 70歳以上の高齢運転者
- 両耳の聴力が補聴器を用いても10メートルの距離で90デシベルの警音器の音が聞こえない程度の聴覚障害のあることを理由に免許に条件を付されている運転者
- 肢体不自由であることを理由に免許に条件を付されている運転者
- 妊娠中または出産後8週間以内の運転者

(4) 高齢運転者等専用場所または高齢運転者等専用時間制限駐車区間で駐車や停車をするときは、駐車や停車をしている間、専用場所駐車標章を普通自動車の前面の見やすい場所(フロントガラスのある普通自動車では、その内側)に掲示しなければなりません。

高齢運転者等標章自動車駐車可

高齢運転者等標章自動車停車可

専用場所駐車標章

高齢運転者等専用時間制限駐車区間

(5) 高齢運転者等専用場所または高齢運転者等専用時間制限駐車区間では、公安委員会から専用場所駐車標章の交付を受けていない者は、駐車や停車をしてはいけません。

3

自動車の運転の方法

障害者等用駐車スペースに
一般の自動車が駐車するのはやめましょう。

国際シンボルマーク
障害のある人が利用できる建築物、施設であることを表示する世界共通のマークです。

8−6　車の移動など

(1) 違法に駐車している車の運転者やその車の管理について責任がある者は、現場で警察官や交通巡視員からその車を移動するように命じられたときは、ただちにその車を移動しなければなりません。

(2) 違法に駐車している車については、現場に運転者やその車の管理について責任がある者がいないために、警察官や交通巡視員がその車を移動すべきことを命令することができないときは、レッカー車により移動されることがあります。

(3) 車の移動、保管などに要した費用は、車の運転者、使用者、所有者などの負担となります。

(4) 車輪止め装置取付け区間において違法に駐車している車に対しては、車輪止め装置と車輪止め標章が取りつけられることがあります。車輪止め装置は、警察署長が車輪止め装置を取りつけた車の所有者、使用者または関係者から車を移動しようとする旨の申告を受けたときに取り除き、また、車輪止め標章は、警察署長が車輪止め装置を取り除くときに取り除きますので、車輪止め装置を壊したり、取り除いたり、車輪止め標章を破ったり、汚したり、取り除いたりしてはいけません。

車輪止め標章（ステッカー）

8−7　放置車両確認標章

(1) 違法に駐車している車に対しては、放置車両確認標章が取りつけられることがあります。放置車両確認標章を取りつけられた車の使用者は、公安委員会から、放置違反金の納付を命ぜられることがあります。

(2) 放置車両確認標章は、破ったり、汚したり、取り除いたりしてはいけません。

(3) 放置車両確認標章を取りつけられた車の使用者、運転者やその車の管理について責任がある者は、これを取り除くことができます。運転するときは、交通事故防止のため、放置車両確認標章を取り除きましょう。

放置車両確認標章（ステッカー）

8–8　自動車の保管場所

(1) 自動車の保有者は、住所など自動車の使用の本拠の位置から2km以内の、道路以外の場所に保管場所を確保しなければなりません。

(2) 道路を車庫がわりに使用してはいけません。道路上に駐車する場合、同じ場所に引き続き12時間（夜間は8時間）以上駐車してはいけません（特定の村の区域内の道路を除きます。）。

保管場所法違反は、標識等により駐車が禁止されているか否かにかかわらず成立します。

8–9　車から離れるときの義務

(1) 危険防止のための措置

車から離れるときは、車が暴走しないように次の措置をとらなければなりません。

- ●エンジンを止め、ハンドブレーキ（駐車ブレーキ）をかけること。
- ●ギアは、平地や下り坂ではバック、上り坂ではローに入れておくこと。オートマチック車では、チェンジレバーをPに入れておくこと。
- ●坂道では、輪止めをすること。

(2) 盗難防止のための措置

盗難車が犯罪に使用される例が多くみられます。そのような犯罪を防止するためにも、車から離れるときは、車を盗まれないように次の措置をとらなければなりません。

- ●エンジンを止め、エンジンキーを携帯すること。
- ●窓を確実に閉め、ドアをロックすること。
- ●ハンドルの施錠装置など盗難防止装置があるときは、それを作動させること。
- ●貴重品などを持ち出さない場合は、トランクに入れて施錠すること。

9　オートマチック車などの運転

9–1　オートマチック車の運転

オートマチック車は、マニュアル車と運転の方法が異なるところがあり、それを知らないと思いがけない事故を起こすことがあるので注意しましょう。

(1) 運転にあたっての心構え

オートマチック車の運転には、クラッチ操作がいらないので、その分操作の負担が軽減され、運転が楽になりますが、安易な気持ちで取り扱ってはいけません。オートマチック車の運転の基本を理解し、正確に操作することが安全運転のために必要です。

エンジン始動前に、ブレーキペダル、アクセルペダル、チェンジレバーを確認しましょう。

(2) エンジンの始動

- ●エンジンを始動する前に、ブレーキペダルを踏んでその位置を確認し、アクセルペダルの位置を目で見て確認しましょう。
- ●ハンドブレーキ（駐車ブレーキ）がかかっており、チェンジレバーがPの位置にあること

を確認したうえで、ブレーキペダルを踏み、エンジンを始動しましょう。

(3)発進

ブレーキペダルをしっかりと踏んだまま、チェンジレバーを前進のときはDに、後退のときはRに入れ、その位置が間違っていないことを目で見て確認したうえで、ハンドブレーキ(駐車ブレーキ)を戻して、ブレーキペダルを徐々に放し、アクセルペダルを静かに踏んで発進しましょう。ブレーキペダルをしっかり踏んでチェンジレバーを操作しないと、急発進したり、突然後退したりすることがあります。

なお、エンジン始動直後やエアコン作動時は、エンジンの回転数が高くなり、急発進する危険がありますので、ブレーキペダルを特にしっかりと踏みましょう。

(4)交差点などで停止したとき

停止中は、必ずブレーキペダルをしっかり踏んでおき、念のためハンドブレーキ(駐車ブレーキ)もかけておきましょう。停止時間が長くなりそうなときは、チェンジレバーをNに入れておきましょう。

ブレーキペダルをしっかり踏んでおかないと、アクセルペダルを踏まなくても自動車がゆっくり動き出し(クリープ現象)、追突などの思わぬ事故を起こすことがありますので注意しましょう。

(5)駐車

駐車の際には、ブレーキペダルを踏んだままハンドブレーキ(駐車ブレーキ)を確実にかけてから、チェンジレバーをPに入れましょう。自動車が完全に停止しないうちにチェンジレバーをPに入れるのはやめましょう。

9−2　先進安全自動車(ASV)の運転

先進安全自動車(ASV)*は、先進技術を利用して運転者の安全運転を支援するシステムが搭載された自動車ですが、このシステムは、運転者が責任を持って安全運転を行うことを前提とした運転支援技術ですので、その限界や注意点を正しく理解し、その技術を過信せずに運転しましょう。

*先進安全自動車(ASV)とは、先進技術を利用して運転者の安全運転を支援するシステムを搭載した自動車であり、衝突被害軽減ブレーキやACC(車間距離制御システム)等の技術がすでに実用化されています。(P.14参照)

第４章　危険な場所などでの運転

1 踏　切

1−1　一時停止と安全確認

(1)踏切では、死亡・重傷事故のような大きな事故が起こりがちです。踏切を通過しようとするときは、その直前(停止線があるときは、その直前)で一時停止をし、窓を開けるなどして自分の目と耳で右と左の安全を確かめなければなりません。なお、踏切に信号機のある場合は、信号に従って通過することができます。

(2) 安全を確認する場合、一方からの列車が通過しても、その直後に反対の方向からの列車が近づいてくることがありますから十分注意しましょう。

(3) 警報機が鳴っているときや、しゃ断機が降りていたり、降り始めているときは、踏切に入ってはいけません。

(4) 前の車に続いて通過するときでも、一時停止をし、安全を確かめなければなりません。また、踏切の向こう側が混雑しているため、そのまま進むと踏切内で動きがとれなくなるおそれがあるときは、入ってはいけません。

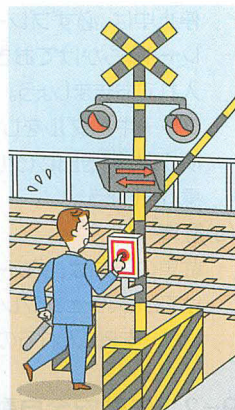
(5) 踏切内では、エンストを防止するため、変速しないで、発進したときの低速ギアのまま一気に通過しましょう。また、歩行者や対向車に注意しながら、落輪しないようにやや中央寄りを通りましょう。

1−2 踏切で故障したとき

踏切で動かなくなったときは、次の要領で一刻も早く列車の運転士などに知らせるとともに、車を踏切の外に移動させなければなりません。

(1) 警報機のある踏切では、警報機の柱などに取りつけられている押しボタン式の踏切支障報知装置を活用する。

(2) 踏切支障報知装置のないところでは、携帯している発炎筒などを使い列車にわかるようにできるだけ早く合図をする。

(3) 発炎筒などがなかったり、使い切ってしまったりしたときは、煙の出やすいものを付近で燃やすなどして合図をする。

踏切内で異常を認めたら、直ちに踏切支障報知装置の非常ボタンを押しましょう。

2 坂道・カーブ

2−1 坂道・山道

(1) 上り坂で前の車に続いて停車するときは、あまり接近し過ぎないようにしましょう。前の車が後退して衝突することがあります。

(2) 上り坂で発進するときは、できるだけハンドブレーキ(駐車ブレーキ)を利用しましょう。クラッチ操作だけで発進しようとすると、失敗して車が後退し、後ろの車と衝突することがあります。

待避所があるときは、待避所に入って道をゆずりましょう。

(3) 上り坂の頂上付近は見通しが悪いので、徐行しましょう。また、そこでは追越しをしてはいけません。

(4) 下り坂では、低速のギアを用い(オートマチック車ではチェンジレバーを2かL(または1)に入れ)、エンジンブレーキを活用しましょう。長い下り坂で、フットブレーキをひんぱんに使い過ぎると、急にブレーキがきかなくなることがあり危険です。

(5) 下り坂では、車間距離を広くとりましょう。加速がつき、停止距離が長くなるので危険です。

(6) 坂道では、上り坂での発進が難しいため、下りの車が、上りの車に道をゆずりましょう。しか

し、近くに待避所があるときは、上りの車でも、その待避所に入って待ちましょう。
(7)こう配の急な下り坂では追越しをしてはいけません。
(8)片側が転落のおそれのあるがけになっている道路で、安全な行き違いができないときは、がけ側の車は一時停止をして道をゆずりましょう。
(9)山道では、路肩がくずれやすくなっていることがあります。このような場合の行き違いでは、路肩に寄り過ぎないよう注意しましょう。

2–2　曲がり角・カーブ

(1)曲がり角やカーブに近づくときは、その手前の直線部分で十分スピードを落としましょう。高速のままハンドルを切ったり、ハンドルを切りながらブレーキをかけたりすると、横転や横すべりを起こしやすくなります。
(2)ハンドルは急ハンドルにならないようゆるやかに操作しましょう。
(3)曲がり角やカーブでは道路の中央からはみ出さないようにしましょう。また、対向車が道路の中央からはみ出してくることがありますから注意しましょう。
(4)道路の曲がり角やカーブを通行するときには、車の内輪差のため、内側にいる歩行者や自転車などを巻き込んだり、後車輪が路肩からはみ出したりするおそれがありますから注意しましょう。
(5)曲がり角やカーブでは前の車を追い越してはいけません。

3 夜　間

3–1　夜間の走行

蒸発現象で歩行者が見えなくなることがあります。

(1)夜間は視界が悪くなるため、歩行者や自転車などの発見が遅れます。また、速度感がにぶり、速度超過になりがちです。その上、夜間は、過労運転や酒酔い運転をする者や、酔って歩く者などがいたりするので、昼間より速度を落として慎重に運転しましょう。少しでも危ないと感じたときは、まず速度を落とすことが大切です。
(2)走行中には、自分の車と対向車のライトで、道路の中央付近の歩行者が見えなくなること(蒸発現象)があるので、十分注意しましょう。
(3)視線は、できるだけ先の方へ向け、少しでも早く前方の障害物を発見するようにしましょう。
(4)前の車に続いて走るときは、その車のブレーキ灯に注意しましょう。
(5)幹線道路などで長時間単調な運転を続けると眠くなります。眠気を防ぐために窓を開けて新鮮な空気を入れ、少しでも眠くなったら安全な場所に車を止めて、休息をとるようにしましょう。
(6)薄暮時には事故が多く発生しますので、早めにライトを点灯し、自分の車の存在を知らせるようにしましょう。

3−2　灯 火

(1) 夜間、道路を通行するときは、前照灯、車幅灯、尾灯などをつけなければなりません。昼間でも、トンネルの中や濃い霧の中などで50m（高速道路では200m）先が見えないような場所を通行するときも同じです。

(2) 前照灯は、交通量の多い市街地などを通行しているときを除き、上向きにして、歩行者などを少しでも早く発見するようにしましょう。ただし、対向車と行き違うときや、ほかの車の直後を通行しているときは、前照灯を減光するか、下向きに切り替えなければなりません。

(3) 交通量の多い市街地の道路などでは、前照灯を下向きに切り替えて運転しましょう。また、対向車のライトがまぶしいときは、視点をやや左前方に移して、目がくらまないようにしましょう。

(4) 見通しの悪い交差点やカーブなどの手前では、前照灯を上向きにするか点滅させて、ほかの車や歩行者に交差点への接近を知らせましょう。

(5) 室内灯は、バスのほかは、走行中につけないようにしましょう。

(6) 夜間、道路に駐停車するときは、非常点滅表示灯、駐車灯または尾灯をつけなければなりません。昼間でも、トンネルの中や濃い霧の中などで50m先が見えないような場所に駐停車するときも同じです。しかし、道路照明などにより、50m後方から見える場所に駐停車しているときや、停止表示器材を置いて駐停車しているときは別です。夜間、高速道路でやむを得ず駐停車する場合には、非常点滅表示灯、駐車灯または尾灯をつけるほか、停止表示器材を置かなければなりません。

4 悪天候など

悪天候で道路の状態が悪いと思われるときや交通が混雑しそうな道路を通行するときなどは、まずラジオを聞いたり、日本道路交通情報センターに電話をかけたりして、道路や交通の状況を確認しましょう。

4−1　雨の日の運転

(1) 雨の日は視界が悪くなるうえ、窓ガラスが曇ったり、路面がすべりやすくなるなど悪条件が重なり、危険度が高くなります。

(2) 雨の日は、晴れの日よりも速度を落とし、車間距離を十分とって慎重に運転しましょう。急発進、急ハンドル、急ブレーキなどは横転、横すべりなどの原因となり、特に危険です。

(3) 地盤がゆるんでいることがあるので、山道などでは路肩に寄り過ぎないようにしましょう。

(4) 雨の降り始めの舗装道路はスリップしやすいので気をつけましょう。また、工事現場の鉄板、路面電車のレールなどもすべりやすいので危険です。

(5) 歩行者のそばや店先などを通るときは、速度を落として、泥や水をはねないようにしなければなりません。

(6) 深い水たまりを通ると、ブレーキドラムに水が入るため、ブレーキがきかなくなったり、ききが悪くなったりすることがあるので、さけて通りましょう。

(7) ワイパーは、常に整備しておきましょう。雨の降り始めにワイパーを使って、油膜などで前面

ガラスが見にくくなったときは、洗浄液できれいにしましょう。また、車内のガラスが曇ることが多いので、デフロスターを使ったり、側面ガラスを開けるなどして、曇りを防ぎましょう。

4−2　雪道などの運転

(1) 雪道や凍りついた道は大変すべりやすく危険です。タイヤにタイヤチェーンなどのすべり止め装置を着けましょう。ただし、標識によってタイヤチェーンを着けていない車の通行が禁止されている道路では、タイヤにタイヤチェーンを着けないで通行してはいけません。

(2) 速度を十分落とし、車間距離を十分とって運転しましょう。横すべりを起こすことが多いので、ハンドルやブレーキの操作は特に慎重にしましょう。急発進、急ブレーキ、急ハンドルは絶対にやめましょう。

(3) できるだけ車の通った跡を選んで走るようにしましょう。

(4) スパイクタイヤは、雪道や凍りついた道以外の道では、路面の損傷や粉じんの発生の原因となるので、使用しないようにしましょう。

4−3　霧のときの運転

(1) 霧は、視界を極めて狭くします。霧灯（淡黄色などの補助前照灯）のあるときは霧灯を、ないときは前照灯を早めにつけましょう。中心線やガードレールや前の車の尾灯を目安にし、速度を落として運転しましょう。

(2) 危険を防止するため、必要に応じ警音器を使いましょう。

5 緊急時の措置

(1) 踏切や交差点の中でエンストしたときは、気が焦れば焦るほどエンジンがかからないものです。このようなときは非常手段としてギアをローかセカンドに入れ、セルモーター（始動電動機）を使って車を動かすこともできます（ただし、オートマチック車やクラッチペダルを踏まないとエンジンが始動しない装置を備えている車には、この方法は使えません。）。

(2) ぬかるみなどで車輪がから回りするときは、古毛布、砂利などがあれば、それをすべり止めに使うと効果的です。

(3) 走行中にエンジンの回転数があがった後、故障などにより、さがらなくなったときは、四輪車の場合はギアをニュートラルにして車輪にエンジンの力をかけないようにしながら路肩など安全な場所に行き、そこで停止した後にエンジンスイッチを切ること、二輪車の場合は点火スイッチを切ってエンジンの回転を止めることが大切です。

(4) 走行中にタイヤがパンクしたときは、ハンドルをしっかりと握り、車の方向を直すことに全力を傾けます。急ブレーキをさけ、断続的にブレーキを踏んで止めます。

(5) 後輪の横すべりは、スピードの出し過ぎ、急ハンドルまたは急加速が原因で生じます。後輪が横すべりを始めたときは、ブレーキをかけてはいけません。まずアクセルをゆるめ、同時にハンドルで車の向きを立て直すようにします。この場合、後輪が右（左）にすべったときは、車は左（右）に向くので、ハンドルを右（左）に切ります。

(6) 下り坂などでブレーキがきかなくなったときは、手早く減速チェンジをし、ハンドブレーキ（駐車ブレーキ）を引きます。それでも停止しないようなときは、山側の溝に車輪を落とした

り、ガードレールに車体をすり寄せたり、道路わきの砂利などに突っ込んだりして止めます。

(7) 対向車と正面衝突のおそれが生じたときは、警音器とブレーキを同時に使い、できる限り左側によけます。衝突の寸前まであきらめないで、少しでもブレーキとハンドルでかわすようにします。もし道路外が危険な場所でないときは、道路外に出ることをためらってはいけません。

第5章　高速道路での走行

高速道路とは、高速自動車国道と自動車専用道路をいいます。高速道路では、ミニカー、小型二輪車*、原動機付自転車は通行できません。また、農耕用作業車のように構造上毎時50km以上の速度の出ない自動車やほかの車をけん引しているため毎時50km以上の速度で走ることのできない自動車も、高速自動車国道を通行することはできません。

＊小型二輪車とは、総排気量については125cc以下、定格出力については1.00kW以下の原動機を有する普通自動二輪車をいいます。

1 高速道路に入る前の心得

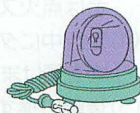
(1) 車を点検すること

高速道路を通行する場合は、特に次の点検をしなければなりません。高速道路で、燃料、冷却水、エンジンオイルの不足により、停止することのないようにしなければなりません。

- 燃料の量が十分であるか。
- 冷却水の量が規定の範囲内にあるか。
- ラジエータキャップが確実に締まっているか。
- エンジンオイルの量が適当であるか。
- ファンベルトの張り具合が適当であるか、また、損傷がないか。
- タイヤの空気圧が適当であるか(高速道路を走行するときは、空気圧をやや高めにする。)。
- タイヤの溝の深さが十分であるか。

停止表示器材

(2) 積荷の状態を調べること

高速で走行すると、荷物が転落、飛散しやすくなるので、高速道路を通行するときは、前もって、荷物が転落、飛散しないように点検し、荷物を積み直すなど必要な措置をとらなければなりません。

(3) 停止表示器材を用意すること

高速道路上で故障などによって停止するときは、停止していることを表示する停止表示器材を置かなければなりませんので、前もって準備しておきましょう。停止表示器材は、努めてTSマークのついたものを使いましょう。

TSマーク

(4) 無理のない運転計画を立てること
長時間連続して高速運転をすることは危険です。適当な休息時間を織り込んだゆとりのある運転計画を立てましょう。

(5) 高速道路に入る前には、ラジオを聞いたり、日本道路交通情報センターに問い合わせるなどして、道路や交通の状況を確認しましょう。

2 走行上の注意

2−1　本線車道へ入るときの注意

本線車道とは、高速道路で通常高速走行をする部分（加速車線、減速車線、登坂車線、路側帯、路肩を除いた部分）をいいます。

加速車線を通行し、十分加速してから本線車道へ入りましょう。

(1) 本線車道へ入ろうとする場合で、加速車線があるときは、加速車線を通行して、十分加速しなければなりません。

(2) 本線車道へ入ろうとするときは、本線車道を通行している車の進行を妨げてはいけません。また、本線車道と本線車道が合流するところで、標示により前方の本線車道の優先が指定されているときは、その本線車道を通行している車の進行を妨げてはいけません。

優先本線車道

本線（優先）

本線

2−2　速　度

(1) 標識や標示で最高速度や最低速度が指定されているところでは、その最高速度を超えたり、最低速度に達しない速度で運転してはいけません。

(2) 悪天候のときは、その状況に応じた速度で走らなければなりません。長い時間高速で走ったり、夜間高速で走ったりしていると速度感がにぶり、速度を出し過ぎがちです。速度計で確かめましょう。

(3) 標識や標示で最高速度や最低速度が指定されていない高速自動車国道の本線車道では、下の表の最高速度を超えたり、最低速度に達しない速度で運転してはいけません。

<table>
<tr><th>自動車の種類</th><th>最高速度（km／時）</th><th>最低速度（km／時）</th></tr>
<tr><td>大型乗用自動車、特定中型貨物自動車以外の中型自動車、準中型自動車、普通自動車（三輪のものを除く）、大型自動二輪車、普通自動二輪車</td><td>100</td><td rowspan="3">50</td></tr>
<tr><td>上記以外の自動車</td><td rowspan="2">80</td></tr>
<tr><td>ほかの車をけん引するとき</td></tr>
<tr><td colspan="3">備考　1　本線車道が道路の構造上往復の方向別に分離されていない区間では、この表の適用はなく、一般道路と同じです。
2　高速自動車国道でほかの車をけん引して走ることができるのは、けん引するための構造と装置のある車が、けん引されるための構造と装置のある車をけん引する場合にかぎります。</td></tr>
</table>

(4) 車間距離を十分とって走りましょう。路面が乾燥していて、タイヤが新しい場合は、時速100kmでは約100m、時速80kmでは約80mの車間距離をとる必要があります。また、路面が雨にぬれ、タイヤが減っている場合は、この約2倍程度の車間距離が必要となることがあります。

(5) 雨や雪や霧など悪天候下での高速走行は特に危険です。雨の中を高速で走行すると、スリップを起こしたり、タイヤが浮いて、ハンドルやブレーキがきかなくなることがあります(ハイドロプレーニング現象)。また雪の日は路面がすべりやすく、視界も悪くなるので、高速での走行はさけましょう。これら悪天候下ではインターチェンジが閉鎖され通行止めになることがありますので、交通情報に特に注意しましょう。

2-3 走行方法

(1) 走行中は、左側の白の線をめやすにして車両通行帯のやや左寄りを通行するようにしましょう。後方の車が追い越す場合に十分な間隔がとれて、接触事故の防止に役立ちます。

(2) 高速道路の路側帯や路肩を通行してはいけません。

(3) 登坂車線のある道路では、荷物を積んだトラックなど速度の遅い車は、登坂車線を利用しましょう。

(4) 本線車道では、転回(Uターン)したり、後退(バック)したり、中央分離帯を横切ったりしてはいけません。

(5) 追越しをする場合は、早めに合図をし、追越し車線の車の動きなどに注意してから行いましょう。特に、進路を戻すときは、追い越した車全体がルームミラーに映ったことを確認してから行いましょう。

(6) 緊急自動車が本線車道へ入ろうとしているときや本線車道から出ようとしているときは、その通行を妨げてはいけません。

けん引自動車の自動車専用道路第一通行帯通行指定区間

(7) 車の総重量が750kgを超える車をけん引している車でけん引するための構造と装置のあるものは、車両通行帯が設けられた自動車専用道路(標識や標示により指定された区間に限ります。)や高速自動車国道の本線車道では、その最も左側の車両通行帯を通行しなければなりません。しかし、高速自動車国道では、標識や標示によって通行区分が示されているときは、それに従わなければなりません。

けん引自動車の高速自動車国道通行区分

(8) 高速で走行中に急ブレーキをかけることは、たいへん危険です。ブレーキをかけるときは、一段低いギアに落としエンジンブレーキを使うとともに、フットブレーキを数回に分けて踏むようにしましょう。

(9) 高速走行中の急ハンドルはさけましょう。

(10) 強風のときは、ハンドルを取られやすいので速度を落とし、注意して運転しましょう。特に、トンネルや切り通しの

出口などでは、横風のためにハンドルを取られることがあるので注意しましょう。

(11) 高速でトンネルに入ると、視力が急激に低下するので、あらかじめ手前で速度を落としましょう。

(12) 夜間は、対向車と行き違うときやほかの車の直後を通行しているときを除き、前照灯を上向きにして、落下物や交通事故などにより停止した車を少しでも早く発見するようにしましょう。

(13) あやまって本線車道などに進入し、反対方向から進行してくる車や、歩行者がいることがありますので、高速道路上に設置された道路情報板などの情報に注意して走行しましょう。

2−4　駐車、停車の禁止など

(1) 高速道路では、次の場合のほかは、駐車や停車をしてはいけません。

●危険防止などのため一時停止をするとき。

●故障などのため十分な幅のある路肩や路側帯にやむを得ず駐停車するとき。

●パーキングエリアで駐停車したり、料金の支払いなどのため停車するとき。

(2) 高速道路で故障、燃料切れ、交通事故などにより運転することができなくなったときは、自動車の後方の路上に停止表示器材を置き（歩行が困難で自動車の後方の路上に停止表示器材を置くことができない場合には、停止表示灯については自動車の側方の路上などの後方から見やすい場所に置くこともできます。）、後続車の運転者に停止していることがわかるようにしなければなりません。これとあわせて夜間（昼間において視界が200m以下の場合も同じです。）は、非常点滅表示灯、駐車灯や尾灯をつけなければなりません。停止表示器材を置くときには、発炎筒を使って合図をするなど後続車に十分注意しましょう。また、風の強いときなどに停止表示板を用いる場合には、倒れたりすることのないよう必要な措置を講じましょう。特に車体の後部に連結して補強措置を講ずる場合には、きちんと連結しましょう。なお、修理などが終わり現場を立ち去るときは、停止表示器材を置き忘れないようにしましょう。

(3) 故障、燃料切れ、交通事故などの理由により運転することができなくなったときは、110番通報で警察に連絡するとともに、近くの非常電話でレッカー車を呼ぶなどして、速やかに安全な場所へ移動させなければなりません。また可能であれば、ギアをローかセカンドに入れ、セルモーターを使って路側帯や路肩へ移動させましょう（ただし、オートマチック車やクラッチペダルを踏まないとエンジンが始動しない装置を備えている車には、この方法は使えません。）。

(4) 高速道路上で運転することができなくなった車にとどまることは、後続車が衝突する交通事故が発生するおそれが大きく、大変危険です。必要な危険防止措置をとった後は、車に残らず、ガードレールの外側などの安全な場所に避難しましょう。

(5) 高速道路上は危険ですから、荷物が転落、飛散したため、その物を除去するなど必要な措置をとるときには、110番通報で警察に連絡するとともに、非常電話を利用して、荷物の除去の依頼などをしましょう。

2−5　本線車道から出るとき

(1) あらかじめ、目的地への方向と出口を予告する案内標識に注意しましょう。

(2) 出口に近づいたときは、あらかじめ出口に接続する車両通行帯を通行しなければなりません。この場合、減速車線があるときは、その車線を通り、感覚に頼らずに速度計で確かめながら速度を落とさなければなりません。

(3) 一般道路へ出たときは、速やかに一般道路に見合った運転方法をとりましょう。特に、高速運転に慣れた後は速度を出し過ぎになりがちですから、速度には十分注意しましょう。

方面、車線と出口の予告

方面と出口

第6章　二輪車の運転の方法

この章は、二輪車を運転する人に特に知っていただきたい運転の方法を掲げていますので、運転する前の心得や一般的な運転の方法などについては、自動車のところ（第2章〜第5章）を参照してください。なお二輪車とは、大型自動二輪車、普通自動二輪車および原動機付自転車のことをいいます。

1　二輪車の運転者の心得

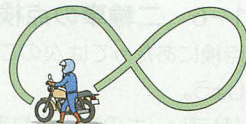
二輪車は、体で安定を保ちながら走り、停止すれば安定を失うという構造上の特性を持っているため、四輪車とは違った運転技術を必要とします。また、二輪車の動きが四輪車からは見えないことがあるので、まわりの交通の動きについていっそうの注意が必要となります。手軽な乗り物であると気を許さないで、常に慎重に運転しましょう。

1−1　車種の選定

(1) 体格に合った車種を選ぶようにしましょう。体力に自信があってもいきなり大型車に乗るのは危険です。最初は小型の車種から始め、熟練度に応じて大型の車種に乗るようにしましょう。

車種の選定にあたっては、次のことができるかどうかを確かめましょう。

- 平地でセンタースタンドを立てることが楽にできること。
- 二輪車にまたがったとき、両足のつま先が地面に届くこと。
- 8の字型に押して歩くことが完全にできること。

(2)大型自動二輪車や普通自動二輪車の二人乗りをする場合には、後部座席にゆとりがある車種を選ぶようにしましょう。

1−2　乗車用ヘルメットの着用

乗車用ヘルメットをかぶらないで大型自動二輪車や普通自動二輪車や原動機付自転車を運転してはいけません。また、乗車用ヘルメットをかぶらない者を乗せて大型自動二輪車や普通自動二輪車を運転してはいけません。乗車用ヘルメットは、PS(c)マークかJISマークのついたものを使い、あごひもを確実に締めるなど正しく着用しましょう。工事用安全帽は乗車用ヘルメットではありません。

1−3　服装など

二輪車に乗るときは、体の露出がなるべく少なくなるような服装をし、できるだけプロテクターを着用しましょう。大型自動二輪車や普通自動二輪車の同乗者についても同様です。また、ほかの運転者から見て、よく目につきやすいものを着用するようにしましょう。夜間は、反射性の衣服または反射材のついた乗車用ヘルメットを着用するようにしましょう。

1−4　二人乗りの禁止

次の場合には、二人乗りをしてはいけません。

(1)大型自動二輪車や普通自動二輪車で後部座席がないものや原動機付自転車を運転するとき。

(2)大型二輪免許を受けて1年を経過していない者が大型自動二輪車や普通自動二輪車を運転するとき。(ただし、普通二輪免許を受けて1年を経過している場合は二人乗りをすることができます。)

(3)普通二輪免許を受けて1年を経過していない者が普通自動二輪車を運転するとき。

(4)大型二輪免許を受けた者で、20歳未満の者または大型二輪免許を受けていた期間が3年未満の者が、高速道路で大型自動二輪車や普通自動二輪車を運転するとき。(ただし、20歳以上で、かつ、普通二輪免許を受けて3年を経過している場合は二人乗りをすることができます。)

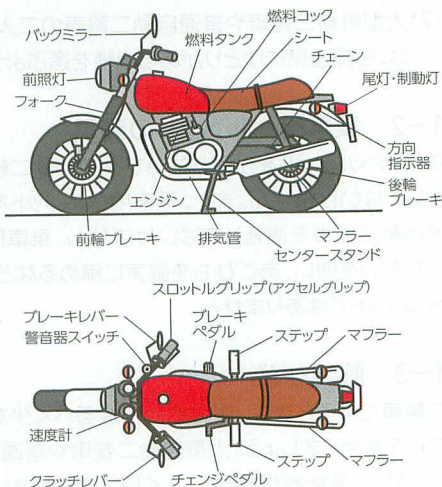
(5)普通二輪免許を受けた者で、20歳未満の者または普通二輪免許を受けていた期間が3年未満の者が、高速道路で普通自動二輪車を運転するとき。

1−5　二人乗りをするときの心得

大型自動二輪車や普通自動二輪車の二人乗りは、一人乗りと比べて運転特性に違いがみられる面があります。二人乗りが禁止されていない場合であっても、二人乗りは一人乗りでの運転に習熟してからするようにしましょう。また、二人乗りに関する講習を受講するようにしましょう。

1-6 二輪車の点検

点検にあたっては次のことがらを確かめましょう。

(1) ブレーキのあそびやききは十分か。
(2) 車輪にガタやゆがみはないか。
(3) タイヤの空気圧は適正か。
(4) チェーンがゆるみ過ぎていたり、張り過ぎていたりしないか(ゆるみは、チェーンの中央部を指で押してみて調べる。)。適当な注油がなされているか。
(5) ハンドルが重くないか。ワイヤーが引っかかっていないか。ガタはないか。
(6) 灯火はすべて正常に働くか。
(7) バックミラーは、よく調整されているか。
(8) マフラーは、完全に取りつけられているか。破損していないか。

2 正しい乗り方

次の点に注意し、運転しやすい正しい乗車姿勢をとりましょう。

(1) ステップに土踏まずをのせて、足の裏がほぼ水平になるようにする。また、足先がまっすぐ前方を向くようにして、タンクを両ひざでしめる。
(2) 手首をさげて、ハンドルを前に押すような気持ちでグリップを軽く持つ。
(3) 肩の力を抜き、ひじをわずかに曲げる。
(4) 背すじを伸ばし、視線は先の方へ向ける。

3 安全な運転の方法

二輪車は機動性に富んでいますが、車の間をぬって走ったり、ジグザグ運転、無理な追越しや割込みをしたりしてはいけません。そのような運転方法は極めて危険であるばかりでなく、周囲の運転者にも不安を与えます。車間距離や側方間隔を十分に保ちましょう。交通渋滞のときなどには、前の車に乗っている人が急にドアを開けたり、歩行者が車の間から飛び出したりすることがあるので注意しましょう。また、げたやサンダルなど運転の妨げになるはきものをはいて運転してはいけません。

3-1 カーブでの運転方法

(1) カーブの手前の直線部分で、あらかじめ十分速度を落としましょう。また、カーブでは右側部分にはみ出さないように注意しましょう。

(2)曲がるときは、ハンドルを切るのではなく、車体を傾けることによって自然に曲がるような要領で行いましょう。

(3)カーブの途中では、スロットルで速度を加減しましょう。クラッチを切らないで常に車輪にエンジンの力をかけておき、カーブの後半で前方の安全を確かめてから、やや加速するようにしましょう。

3−2　ぬかるみ、砂利道などでの運転方法

(1)ぬかるみや砂利道などでは、低速ギアなどを使って速度を落として通行しましょう。

(2)ブレーキをかけたり、急に加速したり、大きなハンドル操作をしたりしないようにしましょう。スロットルで速度を一定に保ち、バランスをとりながら通行しましょう。

3−3　右折するときの運転

(1)大型自動二輪車や普通自動二輪車の右折

交差点(環状交差点を除きます。)で右折しようとするときは、あらかじめできるだけ道路の中央に寄り、交差点の中心のすぐ内側を徐行しながら進行しなければなりません。幅の広い道路で右折しようとするとき(環状交差点で右折しようとするときを除きます。)は、十分手前のところから徐々に右折の車線に移るようにしましょう。急に左側の車線から右側の車線に移動すると極めて危険です。

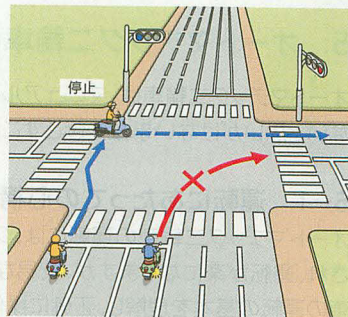
(2)原動機付自転車の右折

交差点(環状交差点を除きます。)での右折は、次の方法でしなければなりません。

●二段階の右折方法

「原動機付自転車の右折方法(二段階)」の標識のある道路や車両通行帯(交差点の付近に設けられた右左折のための車両通行帯を含みます。)が3以上ある道路(「原動機付自転車の右折方法(小回り)」の標識のある道路を除きます。)の信号機などにより交通整理の行われている交差点では、あらかじめできるだけ道路の左端に寄って、その交差点の手前の側端から30mの地点に達したときに右折の合図を行い、青信号で徐行しながら交差点の向こう側までまっすぐに進み、その地点で止まって右に向きを変え、ここで合図をやめ、前方の信号が青になってから進むようにしなければなりません。なお、このような場合は、青の矢印の信号によって右折することはできません。

原動機付自転車の右折方法（二段階）

原動機付自転車の右折方法（小回り）

原動機付自転車の二段階右折

●小回りの右折方法

「原動機付自転車の右折方法(小回り)」の標識のある道路の交差点など上記(二段階の右折方法)以外の交差点では、あらかじめできるだけ道路の中央に寄り、交差点の中

心のすぐ内側を徐行しながら進行しなければなりません。幅の広い道路で右折しようとするときは、十分手前のところから徐々に右折の車線に移るようにしましょう。急に左側の車線から右側の車線に移動すると極めて危険です。なお、このような場合は、青の矢印の信号に従って右折することができます。

4　ブレーキのかけ方

4−1　方　法

ブレーキのかけ方には次の3つがあります。

(1)ブレーキレバーを使う前輪ブレーキ。

(2)ブレーキペダルまたはブレーキレバーを使う後輪ブレーキ。

(3)スロットル(アクセル)の戻しまたはシフトダウン(低速ギアに入れること)によるエンジンブレーキ。

4−2　ブレーキをかけるときの注意

(1)ブレーキをかけるときは、車体を垂直に保ち、ハンドルを切らない状態で、エンジンブレーキをきかせながら前後輪のブレーキを同時にかけましょう。このとき乗車姿勢を正しく保たないと前のめりになります。

(2)乾燥した路面でブレーキをかけるときは、前輪ブレーキをやや強く、路面がすべりやすいときは、後輪ブレーキをやや強くかけましょう。

(3)エンジンブレーキは、低速ギアになるほど制動力が大きくなります。しかし、ギアをいきなり高速からローに入れるとエンジンをいためたり、転倒したりするおそれがありますので、順序よくシフトダウンしましょう。

(4)急ブレーキをかけると、車輪の回転が止まり、横すべりを起こす原因になります。ブレーキは数回に分けて使いましょう。

5　オートマチック二輪車の運転

オートマチック二輪車は、マニュアル二輪車と運転の方法が異なるところがあり、それを知らないと思いがけない事故を起こすことがあるので注意しましょう。

5−1　運転にあたっての心構え

オートマチック二輪車の運転には、クラッチ操作がいらないので、その分操作の負担が軽減され、運転が楽になりますが、安易な気持ちで取り扱ってはいけません。オートマチック二輪車の運転の基本を理解し、正確に操作することが安全運転のために必要です。

5−2　発　進

クラッチ操作がいらない分、スロットルを急に回転させると急発進する危険がありますので注意しましょう。

5−3　低速で走行するとき

オートマチック二輪車に無段変速装置が採用されている場合、エンジンの回転数が低いときには、車輪にエンジンの力が伝わりにくい特性があります。このため、低速で走行している際にスロットルを完全に戻すと車輪にエンジンの力が伝わらなくなり、安定を失うことがあるので注意しましょう。

6　その他注意しなければならないこと

6−1　改造の禁止

変形ハンドルは運転の妨げとなり、また、マフラーを取りはずしたり、切断したり、マフラーの芯を抜いたり、マフラーに穴を開けたりすると騒音が大きくなるので、このような改造をしてはいけません。

6−2　押して歩くとき

二輪車を押して歩くときは、歩行者として扱われます。しかし、エンジンをかけているものやほかの車をけん引しているものや側車つきのものを押しているときは、歩行者としては扱われません。

第7章　旅客自動車や代行運転自動車の運転者などの心得

1　旅客など利用客の保護

(1) 旅客自動車（バス、タクシー、ハイヤー）や代行運転自動車の運転者は、常に旅客など利用客の安全を考え、ほかの車や歩行者が危険な行動に出ても交通事故をさけることができるよう慎重に運転しましょう。また、利用客にショックを与えないよう急ブレーキや急発進をさけるとともに、悪路でゆれるような場合などには、事前に利用客に声をかけ注意を促しましょう。

(2) 旅客自動車を運転する場合は、特に次のことがらを守りましょう。

- ●病気や疲れなどの理由により安全運転ができないおそれがあるときは、その旨を事業者に申し出ること。
- ●運転中重大な故障を発見したときや重大な事故が発生するおそれがあるときは、ただちに運転を中止すること。
- ●坂道で車から離れるときや危険な場所を通過するときは、旅客を降ろすこと。
- ●故障などのため踏切内で動かなくなったときは、速やかに旅客を誘導して退避させるとともに、発炎筒などで列車に合図をすること。
- ●業務を交代するときは、道路や車の状況について申し継ぎをすること。申し継ぎを受けた運転者は、ハンドル、ブレーキなどの機能について点検すること。
- ●乗降口のドアは、停車を確認した後で開き、また確実に閉めてから発車すること。

●事故が起きたときは、応急救護処置や遺留品の保管など負傷者の保護にあたること。
●運転操作が円滑に行えなくなるおそれがある服装をしないこと。
●バスの運転者は、発車するにあたり、その直前に安全が確認できた場合を除き、警音器を吹鳴すること。
●バスに車掌が乗務している場合は、発車は、車掌の合図によって行い、警報装置の設備や踏切警手の配置のない踏切を通過するときやバスを後退させるときは車掌の誘導を受けること。

2 その他の心得

このほか、旅客自動車などの運転者その他の乗務員や事業者は、次のことがらを守りましょう。

(1) 路線バスは、夜間、道路を通行するときは、室内灯をつけること。
(2) バスの運転者は、旅客のいるバスの走行中は、職務に必要のない話はしないようにすること。
(3) タクシーの運転者は、食事や休憩、回送のため旅客を乗せることができないときは、回送板を掲示すること。
(4) 乗務距離の最高限度が定められているタクシーの運転者は、その最高限度を守ること。
(5) 旅客自動車の乗務員は、旅客のいる車内では喫煙しないこと。
(6) 旅客自動車の事業者は、ガソリン、灯油、塩酸などで危険な状態のものを持っている者を乗車させないこと。
(7) バスの乗務員は、旅客が車内で法令の規定などに反する行為をするときは、これを制止するなど必要な措置をとること。
(8) 旅客自動車の事業者は、旅客自動車が踏切を通行するときは、赤色旗、赤ランプなどの非常信号用具を備えつけること。
(9) 旅客自動車の運転者は、一日一回、運行の開始前に日常点検を実施し、またはその確認をし、事業者にその結果を報告すること。
(10) 代行運転自動車の運転者は、代行運転自動車標識を表示しなければならないこと。

代行運転自動車標識

第8章 交通事故、故障、災害などのとき

1 交通事故のとき

1−1 運転者などの義務

交通事故が起きたときは、運転者や乗務員は次のような措置をとらなければなりません。

(1) 事故の続発を防ぐため、他の交通の妨げにならないような安全な場所（路肩、空地など）に車を止め、エンジンを切る。
(2) 負傷者がいる場合は、医師、救急車などが到着するまでの間、ガーゼや清潔なハンカチな

どで止血するなど、可能な応急救護処置を行う。この場合、むやみに負傷者を動かさない（特に頭部に傷を受けているときは動かさない。）ようにする。ただし、後続事故のおそれがある場合は、早く負傷者を救出して安全な場所に移動させる。

(3)事故が発生した場所、負傷者数や負傷の程度、物の損壊の程度、事故にあった車の積載物などを警察官に報告し、指示を受ける。なお、緊急自動車、けが人や病人を運搬中の車や、乗合バスなどの運転者は、業務のために引き続きその車を運転する必要があるときは、他の乗務員に負傷者の救護や警察官への報告など必要な措置を行わせて、運転を続けることができる。

1−2　医師の診断を受けること

軽いけがでも、必ず警察官に届け、外傷がなくても頭部などに強い衝撃を受けたときは、医師の診断を受けましょう。後になって後遺症が起きて困ることがあります。

1−3　現場に居合わせた人の協力

(1)交通事故の現場に居合わせた人は、負傷者の救護、事故車両の移動などについて進んで協力しましょう。

(2)ひき逃げを見かけたときは、負傷者を救護するとともに、その車のナンバー、車種、色など車の特徴を110番通報などで警察官に届け出ましょう。

(3)事故現場には、ガソリンが流れたり、積荷に危険物があったりするので、たばこを吸ったり、マッチを捨てたりしないようにしましょう。

1−4　交通事故についての相談

各都道府県の交通安全活動推進センター（裏表紙参照）は、交通事故についての相談に応じていますので、利用しましょう。

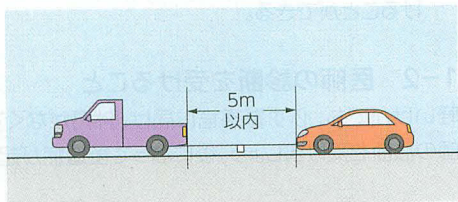
2　故障などのとき

(1)車が故障したときや、燃料、冷却水などが切れたときは、他の交通の妨げにならない場所に駐車し、速やかに修理または補給の措置をとりましょう。高速道路でやむを得ず駐車する場合には、ほかの車の走行の妨害にならないよう路肩または路側帯に車を駐車させなければなりません。

(2)夜間やむを得ず一般道路で駐車する場合には、非常点滅表示灯などをつけるか、停止表示器材を置くなど、ほかの車に停止していることがわかるようにしなければなりません。昼間、一般道路で駐車する場合にも、停止表示器材を置いたり、トランクを開けたりして駐車していることを表示するようにしましょう。

(3)高速道路でやむを得ず駐車する場合には、時間帯に応じて、昼間用または夜間用の停止表示器材を車の後方に置かなければなりません（歩行が困難で自動車の後方の路上に停止表示器材を置くことができない場合には、停止表示灯については自動車の側方の路上などの後方から見やすい場所に置くこともできます。）。

●夜間の場合、非常点滅表示灯、駐車灯または尾灯をあわせてつけなければなりません。
●停止表示器材を置くときには、発炎筒を使って合図をするなど後続車に十分注意しましょう。

(4)道路に故障車両を放置することは、追突事故などの原因となり非常に危険です。
●停止表示器材を置くなど、一次措置を終えるとすぐに、近くの電話などでJAF(日本自動車連盟)や修理業者などの車を呼んで、速やかに道路外へ移動させるようにしましょう。
●やむを得ず一般車両でけん引するときは、けん引する車と故障車の間に安全な間隔(5m以内)を保ちながら丈夫なロープなどで確実につなぎ、ロープに白い布(30cm平方以上)を付けなければなりません。

3 災害などのとき

3−1 地震災害に関する警戒宣言が発せられたとき

大規模地震対策特別措置法により、大規模な地震災害が生じるおそれのある地域が強化地域(地震防災対策強化地域をいいます。)として指定されます。現在のところ、東海地震に関して静岡県の全域と東京、神奈川、山梨、長野、岐阜、愛知、三重の7都県の一部が指定されています。この強化地域において、大規模な地震の発生するおそれが迫っており、かつ、地震防災応急対策を実施することが緊急に必要であるときは、内閣総理大臣が警戒宣言を発することになっています。警戒宣言が発せられた場合、強化地域内での一般車両の通行は禁止され、または制限されます。強化地域内の運転者は、次のような措置をとるようにしましょう。

(1)車を運転中に警戒宣言が発せられたとき
●警戒宣言が発せられたことを知ったときは、地震の発生に備えて、あわてることなく、低速で走行するとともに、カーラジオ等により継続して地震情報や交通情報を聞き、その情報に応じて行動すること。
●車を置いて避難するときは、できるだけ道路外の場所に移動しておくこと。やむを得ず道路上に置いて避難するときは、道路の左側に寄せて駐車し、エンジンを止め、エンジンキーはつけたままとするか運転席などの車内の分かりやすい場所に置いておくこととし、窓を閉め、ドアはロックしないこと。駐車するときは、避難する人の通行や地震防災応急対策の実施の妨げとなるような場所には駐車しないこと。

(2)車を運転中以外の場合に警戒宣言が発せられたとき
津波から避難するためやむを得ない場合を除き、避難のために車を使用しないこと。

3−2 緊急地震速報が発表されたとき

緊急地震速報は、気象庁が、予想される地震動の大きさがおおむね震度5弱以上である場合に、震度4以上を予想した区域を、そのゆれがくる前に発表するものです。車を運転中に緊急地震速報が発表されたことを知ったときは、運転者は、周囲の状況に応じて、あわてることなく、非常点滅表示灯をつけるなどして周囲の車に注意を促した後、急ブレーキをさけ、ゆるや

かに速度を落としましょう。

3−3　大地震が発生したとき

大地震が発生した場合、運転者は次のような措置をとるようにしましょう。

(1)車を運転中に大地震が発生したとき

●急ハンドル、急ブレーキをさけるなど、できるだけ安全な方法により道路の左側に停止させること。

●停止後は、カーラジオ等により地震情報や交通情報を聞き、その情報や周囲の状況に応じて行動すること。

●引き続き車を運転するときは、道路の損壊、信号機の作動停止、道路上の障害物などに十分注意すること。

●車を置いて避難するときは、できるだけ道路外の場所に移動しておくこと。やむを得ず道路上に置いて避難するときは、道路の左側に寄せて駐車し、エンジンを止め、エンジンキーはつけたままとするか運転席などの車内の分かりやすい場所に置いておくこととし、窓を閉め、ドアはロックしないこと。駐車するときは、避難する人の通行や災害応急対策の実施の妨げとなるような場所には駐車しないこと。

(2)車を運転中以外の場合に大地震が発生したとき

●津波から避難するためやむを得ない場合を除き、避難のために車を使用しないこと。

●津波から避難するためやむを得ず車を使用するときは、道路の損壊、信号機の作動停止、道路上の障害物などに十分注意しながら運転すること。

3−4　災害が発生したときなどに災害対策基本法による交通の規制が行われたとき

災害対策基本法により、災害が発生し、またはまさに発生しようとしている都道府県（これに隣接または近接する都道府県を含む。）において、災害応急対策が的確かつ円滑に行われるようにするため緊急の必要があるときは、緊急通行車両以外の車両の通行が禁止され、または制限されます。

この交通の規制が行われた場合、通行禁止区域等（交通の規制が行われている区域または道路の区間をいいます。）内の一般車両の運転者は次の措置をとらなければなりません。

(1)速やかに、車を次の場所へ移動させること。

●道路の区間を指定して交通の規制が行われたときは、規制が行われている道路の区間以外の場所

●区域を指定して交通の規制が行われたときは、道路外の場所

(2)速やかな移動が困難なときは、車をできるだけ道路の左端に沿って駐車するなど、緊急通行車両の通行の妨害とならない方法により駐車すること。

(3)警察官の指示を受けたときは、その指示に従って車を移動または駐車すること。

なお、警察官は、通行禁止区域等において車などが緊急通行車両の通行の妨害となっているときは、その車の運転者などに対して必要な措置をとることを命じることがあります。運転者などが命令された措置をとらなかったり、現場にいないために措置をとること

を命じることができないときは、警察官が、みずからその措置をとることがあります。この場合、やむを得ない限度において、車などを破損することがあります。また、これらの警察官の命令等の職務については、警察官がその場にいない場合にかぎり、災害派遣に従事する自衛官や消防吏員が行うことがあります。

3−5　武力攻撃事態等における国民の保護のための措置に関する法律などによる交通の規制が行われたとき

武力攻撃事態等における国民の保護のための措置に関する法律により、国民の保護のための措置が的確かつ迅速に行われるようにするため緊急の必要があるときは、緊急通行車両以外の車両の通行が禁止され、または制限されます。

また、道路交通法により、自衛隊等による我が国に対する外部からの武力攻撃を排除するための行動が的確かつ円滑に実施されるようにするため緊急の必要があるときは、自衛隊等の使用する車両以外の車両の通行が禁止され、または制限されます。

これらの交通の規制が行われた場合、通行禁止区域等内の一般車両の運転者は、災害対策基本法による交通規制が行われた場合の通行禁止区域等内の一般車両の運転者と同様の措置をとらなければなりません。

第9章　自動車所有者、使用者、安全運転管理者、自動車運転代行業者などの心得

1　自動車所有者などの義務

自動車を所有する人や使用、管理する人は次のことを守らなければなりません。

1−1　自動車の保管場所の確保など

(1) 住所など自動車の使用の本拠の位置から2km以内の、道路以外の場所に自動車の保管場所を確保しなければなりません。

(2) 自動車を運行の用に供しようとするときなどは、警察署長の交付する保管場所標章を自動車の後面ガラスなどに貼りつけて表示しなければなりません。

保管場所標章

1−2　自動車の登録（届け出）

自動車は登録を受け（軽自動車は届け出）て、番号標（ナンバープレート）をつけなければなりません。

1−3　自動車の検査

自動車は、一定の時期に検査を受けなければなりません。前面ガラスに

検査標章

平成29年7月

貼られた検査標章の数字は、次の検査の時期（年月）を示します。

1−4　強制保険などの加入

自動車損害賠償責任保険（自賠責保険）か責任共済に加入しなければなりません。原動機付自転車も必ず自賠責保険か責任共済に加入しなければなりません。また、なるべく一般の任意保険にも加入するようにしましょう。

1−5　自動車の管理

無免許の人や酒を飲んだ人に車を貸してはいけません。また、車を勝手に持ち出されないように、車の鍵の保管に十分注意しましょう。

2　使用者、安全運転管理者、自動車運転代行業者などの義務

2−1　使用者の義務など

（1）車の使用者は、運転者に交通規則を守らせ、安全運転管理者などに安全運転の管理をさせるように努めなければなりません。自動車運転代行業者が、その業務に従事する運転者に代行運転自動車を運転させる場合も同様です。

（2）消防用自動車などの緊急自動車や道路維持作業用自動車の使用者は、安全運転管理者を置いている場合を除き、運転者に対し、安全運転に必要な交通安全教育を行うよう努めなければなりません。

（3）車の使用者は、車の適正な駐車のために必要な措置を講じなければなりません。

（4）運転者が次のようなことをしたときには、公安委員会から、その車の使用者に対して、再発を防止するために必要な措置をとることを指示されることがあります。それでも、なおこのようなことが繰り返された場合には、使用者は、一定期間その自動車を運転したり、運転させたりすることができなくなる処分を受けることがあります。

ア　最高速度違反行為（最高速度を超える速度で車を運転する行為をいいます。）

イ　過積載運転行為（過積載をして車を運転する行為をいいます。）

ウ　過労運転（過労により正常な運転ができないおそれがある状態で車を運転する行為をいいます。）

なお、自動車運転代行業者は、代行運転自動車や随伴用自動車の運転者がア・ウの行為や駐停車違反行為（違法に駐車または停車をする行為をいいます。）をしたときにも、公安委員会から、再発を防止するために必要な措置をとることを指示されたり、その営業を停止する処分を受けたりすることがあります。

（5）公安委員会から放置違反金の納付を命ぜられた車の使用者は、それ以前に放置違反金の納付を命ぜられたことがあるときは、一定期間その車を運転したり、運転させたりすることができなくなる処分を受けることがあります。

（6）放置違反金を納付の期限までに納付せず、公安委員会から督促を受けた自動車の使用者は、その放置違反金、延滞金および手数料を納付したことなどを証する書面を提示しなければ、新たに自動車検査証を受けることができません。

2-2　安全運転管理者など

(1) 自動車の使用者は、自動車の安全な運転に必要な業務を行わせるため、乗車定員が11人以上の自動車にあっては1台、その他の自動車にあっては5台（大型自動二輪車と普通自動二輪車はそれぞれ0.5台として計算します。）以上の車を使用する事業所ごとに、安全運転管理者を置かなければなりません。また、自動車運転代行業者は、その営業所ごとに安全運転管理者を置かなければなりません。

(2) 20台以上の自動車（大型自動二輪車と普通自動二輪車はそれぞれ0.5台として計算します。）を使用する事業所（自動車運転代行業者にあっては、10台以上の随伴用自動車を使用する営業所）には、それぞれ使用する台数に応じて所定の数の副安全運転管理者を置かなければなりません。

(3) 安全運転管理者は、次のことを確実に行って、運転者に安全な運転をさせるようにしなければなりません。また、副安全運転管理者は、これらの業務について安全運転管理者を補助しなければなりません。

- 交通安全教育を行うこと。
- 自動車の運転についての運転者の適性、技能、知識や運転者が交通規則を守っているかを把握するための措置をとること。
- 最高速度違反行為、過積載運転行為、過労運転、違法な駐車をした場合において、運転者が車を離れてただちに運転することができない状態にする行為（代行運転自動車および随伴用自動車については駐停車違反行為）の防止などに十分気を配って運行計画を作成すること。
- 長距離運転などの場合は、交代運転者を配置すること。
- 異常な気象や天災などの場合は、必要な指示をするなど安全運転をさせるための措置をとること。
- 日常点検の実施や運転者の健康状態などを確認し、安全運転に必要な指示をすること。
- 運転日誌をつけさせること。
- 自動車の運転についての技能、知識など安全運転に必要な事項について指導すること。

(4) 自動車の使用者や安全運転管理者など自動車の運行を直接管理する者は、運転者に次のようなことをさせたり、黙認したりしてはいけません。このような場合は、一定期間その自動車を運転したり、運転させたりすることができなくなる処分を受けることがあります。

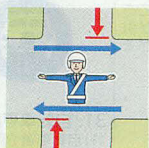
ア 無免許運転（免許停止中の運転を含みます。）や無資格運転
イ 最高速度違反行為
ウ 酒酔い運転や酒気帯び運転
エ 麻薬、覚せい剤、シンナーなどの服用運転や過労運転など
オ 積載の制限に違反して自動車を運転する行為
カ 違法な駐車をした場合において、運転者が車を離れてただちに運転することができない状態にする行為

また、自動車運転代行業者やその安全運転管理者などは、代行運転自動車の運転者に対しては、ア～エの行為または駐停車違反行為を、随伴用自動車に対してはア～オの行為または駐停車違反行為をさせたり、黙認したりしてはいけません。

別表　標識・標示など

警察官、交通巡視員による信号

●手信号

腕を横に水平にあげているとき（身体の方向を変えないで腕をおろしているときも同じです）	腕を垂直にあげているとき（横に水平にあげた腕を垂直にあげるまでの間と垂直にあげた腕を横に水平に戻すまでの間も同じです）

●灯火による信号

灯火を横に振っているとき	
灯火を頭上にあげているとき	

●上図の説明

●青色の矢印の交通については、青色の灯火の信号と同じ意味です。
●黄色の矢印の交通については、黄色の灯火の信号と同じ意味です。
●赤色の矢印の交通については、赤色の灯火の信号と同じ意味です。

備考　交差点以外で、横断歩道も自転車横断帯も踏切もないところで手信号や灯火による信号をしているときの停止位置は、その警察官や交通巡視員の1m手前です。そのほかの場所で手信号や灯火による信号をしているときの停止位置は、信号機の場合と同じです。

2 標示板など

●特定の交通に対する信号機の標示板

●時間制限駐車区間があることを示す表示板

●車輪止め装置取付け区間であることを示す表示板

●パーキング・チケット発給設備があることを示す表示板

●信号にかかわらず左折可能であることを示す標示板

3 標識・標示の種類と意味

(1) 標識

●規制標識

1. 通行止め

2. 車両通行止め

3. 車両進入禁止

4. 二輪の自動車以外の自動車通行止め

5. 大型貨物自動車等通行止め

6. 特定の最大積載量以上の貨物自動車等通行止め

7. 大型乗用自動車等通行止め

8. 二輪の自動車・原動機付自転車通行止め

9. 大型自動二輪車および普通自動二輪車二人乗り通行禁止

10. 自転車以外の軽車両通行止め

11. 自転車通行止め

12. 車両（組合せ）通行止め

13. タイヤチェーンを取りつけていない車両通行止め

14. 指定方向外進行禁止
矢印の方向以外への車の進行禁止

14. 指定方向外進行禁止
矢印の方向以外への車の進行禁止

15. 車両横断禁止
車の横断の禁止（道路外の施設または場所に出入するための左折を伴う横断を除く）

16. 転回禁止

17. 追越しのための右側部分はみ出し通行禁止

18. 追越し禁止

19. 駐停車禁止

20. 駐車禁止

21. 駐車余地

22. 時間制限駐車区間
時間を限って同一の車両が引き続き駐車することができる道路の区間であることの指定と車両が引き続き駐車することができる時間の表示

23. 危険物積載車両通行止め
火薬類、爆発物、毒物、劇物などの危険物を積載する車の通行止め

24. 重量制限

25. 高さ制限

26. 最大幅

27. 最高速度

28. 特定の種類の車両の最高速度

29. 最低速度

30. 自動車専用
高速自動車国道と自動車専用道路の指定

31. 自転車専用
(1) 自転車道や自転車専用道路（自転車だけの通行のために設けられた道路）の指定
(2) 普通自転車以外の車と歩行者の通行禁止

32. 自転車および歩行者専用
(1) 自転車歩行者専用道路の指定
(2) 普通自転車以外の車の通行止め
(3) 普通自転車が歩道を通行できることの指定

33. 歩行者専用
(1) 歩行者専用道路（歩行者だけの通行のために設けられた道路）の指定
(2) 歩行者用道路の指定

34. 一方通行

35. 自転車一方通行

36. 車両通行区分

37. 特定の種類の車両の通行区分

38. けん引自動車の高速自動車国道通行区分

39. 専用通行帯

文字による表示例

40. 普通自転車専用通行帯

41. 路線バス等優先通行帯

42. けん引自動車の自動車専用道路第一通行帯通行指定区間

43. 進行方向別通行区分

44. 原動機付自転車の右折方法（二段階）

45. 原動機付自転車の右折方法（小回り）

46. 環状の交差点における右回り通行

47. 平行駐車

48. 直角駐車

49. 斜め駐車

50. 警笛鳴らせ

51. 警笛区間
車と路面電車が警音器を鳴らさなければならない区間であることの指定

52. 徐行

53. 前方優先道路

54. 一時停止

55. 歩行者通行止め

56. 歩行者横断禁止

●指示標識

57. 並進可

58. 軌道敷内通行可

59. 高齢運転者等標章自動車駐車可

標章車専用

60. 駐車可

61. 高齢運転者等標章自動車停車可

62. 停車可

63. 優先道路

64. 中央線

65. 停止線

66. 横断歩道

67. 自転車横断帯

68. 横断歩道・自転車横断帯

69. 安全地帯

70. 規制予告
標示板に表示されている交通規制が前方で行われていることの予告

●補助標識

71. 距離・区域

この先100m

ここから50m

市内全域

72. 日・時間

日曜・休日を除く

8−20

73. 車両の種類

大　貨

原付を除く

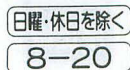
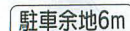
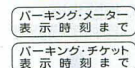
標章車専用

74. 駐車余地

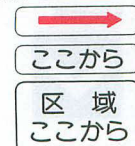
駐車余地6m

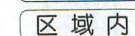
75. 駐車時間制限

パーキング・メーター 表示時刻まで

パーキング・チケット 表示時刻まで

76. 始まり
本標識が表示する交通規制の始まり

ここから

区　域 ここから

77. 区間内・区域内
本標識が表示する交通規制の区間内・区域内

区域内

78. 終わり
本標識が表示する交通規制の終わり

ここまで

区　域 ここまで

79. 通学路

通学路

80. 踏切注意

踏切注意

81. 横風注意

横風注意

82. 動物注意

動物注意

83. 注意

注　意

84. 注意事項

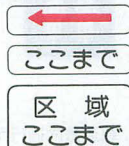
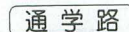
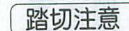
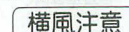
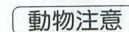
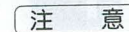
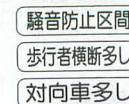
路肩弱し

安全速度 30

85. 規制理由

騒音防止区間

歩行者横断多し

対向車多し

86. 方向
本標識が表示する路線、施設や場所がある方向

87. 地名

小諸市 本町

●案内標識

88. 入口の方向

89. 入口の予告

90. 方面と距離

91. 方面と車線

92. 方面と方向の予告

93. 方面、方向と道路の通称名

94. 方面、車線と出口の予告

江戸橋
Edobashi
303
出口 400m
EXIT

95. 方面と出口

96. 出口

97. サービス・エリア

98. 非常電話

99. 待避所

100. 非常駐車帯

101. 駐車場

P

102. 登坂車線

103. 国道番号

142

（一般国道）

標識・標示など
別表

警戒標識

104. 都道府県道番号

(主要地方道)

(一般都道府県道)

105. 道路の通称名

106. 傾斜路

107. 乗合自動車停留所

108. 路面電車停留場

109. 十形道路交差点あり

110. ト形(ㅓ形)道路交差点あり

111. T形道路交差点あり

112. Y形道路交差点あり

113. ロータリーあり

114. 右(左)方屈曲あり

115. 右(左)方屈折あり

116. 右(左)背向屈曲あり

117. 右(左)背向屈折あり

118. 右(左)つづら折あり

119. 踏切あり

120. 学校、幼稚園、保育所などあり

121. 信号機あり

122. すべりやすい

123. 落石のおそれあり

124. 路面に凹凸あり

125. 合流交通あり

126. 車線数減少

127. 幅員減少

128. 二方向交通

129. 上り急こう配あり

130. 下り急こう配あり

131. 道路工事中

132. 横風注意

133. 動物が飛び出すおそれあり

134. その他の危険

(2) 標示

●規制標示

1. 転回禁止

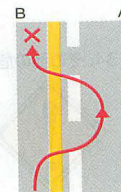
2. 追越しのための右側部分はみ出し通行禁止

(1)、(2)はAおよびBの部分を通行する車両に対して追越しのため右側部分にはみ出して通行することを禁止する場合

(1)

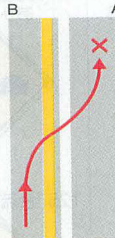
(2)

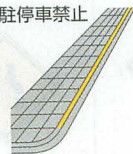
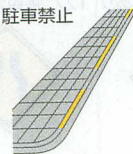
Bの部分を通行する車両に対して、追越しのため右側部分にはみ出して通行することを禁止する場合

(3)

3. 進路変更禁止

(1)

図示のAの車両通行帯を通行する車両がBの車両通行帯を通行することおよびBの車両通行帯を通行する車両がAの車両通行帯を通行することを禁止することを示す。

(2)

図示のBの車両通行帯を通行する車両がAの車両通行帯を通行することを禁止することを示す。

4. 駐停車禁止

5. 駐車禁止

6. 最高速度

7. 立入り禁止部分

8. 停止禁止部分

9. 路側帯

10. 駐停車禁止路側帯

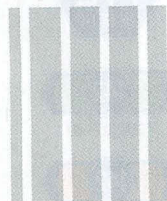
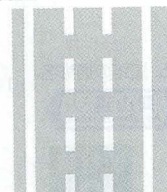
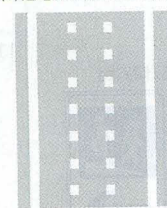
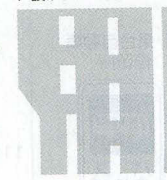
車の駐車と停車が禁止されている路側帯であること。

11. 歩行者用路側帯

車の駐停車、軽車両の通行が禁止されている路側帯であること。

12. 車両通行帯

1. 高速自動車国道の本線車道以外の道路の区間に設けられる車両通行帯

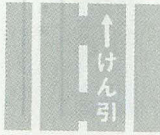
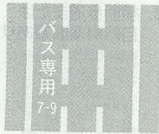
(1) ペイントなどによるとき

または

(2) 道路びょうなどによるとき

2. 高速自動車国道の本線車道に設けられる車両通行帯

13. 優先本線車道

この標示がある本線車道と合流する前方の本線車道が優先道路であることの指定

標識・標示など 別表

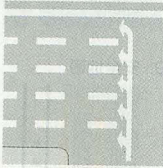
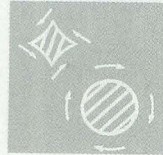
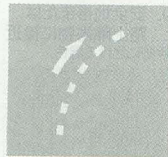
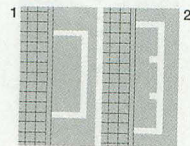
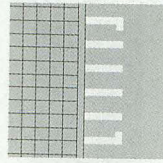
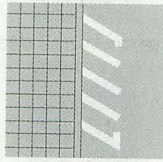
14. 車両通行区分
（図示の文字は通行区分を指定された車両通行帯と車の種類を示す）

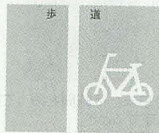
15. 特定の種類の車両の通行区分

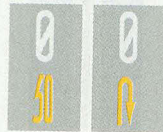
16. けん引自動車の高速自動車国道通行区分

17. 専用通行帯

18. 路線バス等優先通行帯

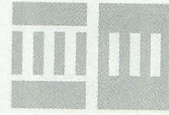
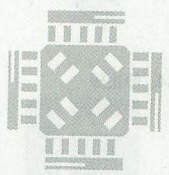
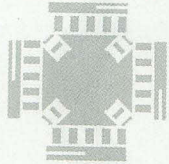
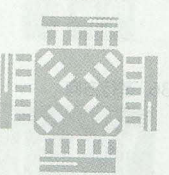
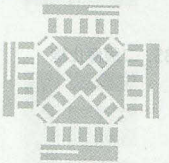
19. けん引自動車の自動車専用道路第一通行帯通行指定区間

20. 進行方向別通行区分

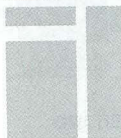
21. 右左折の方法

22. 環状交差点における左折等の方法

23. 平行駐車
1. 1台の車が駐車する道路の部分であることを示す場合
2. 2台以上の車が駐車する道路の部分であることを示す場合

24. 直角駐車

25. 斜め駐車

26. 普通自転車歩道通行可

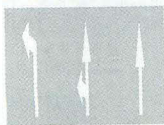
27. 普通自転車の歩道通行部分
普通自転車が歩道を通行することができることと、その場合に通行しなければならない部分の指定

28. 普通自転車の交差点進入禁止
普通自転車は、この標示をこえて交差点に進入することを禁止すること。

29. 終わり
規制標示が表示する交通規制の区間の終わりであること。

●指示標示

30. 横断歩道

31. 斜め横断可
1. 時間を限定して行う場合

2. 終日行う場合

32. 自転車横断帯

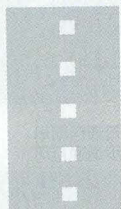
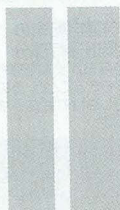
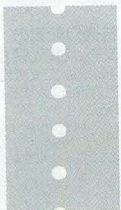
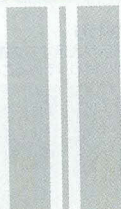
33. 右側通行

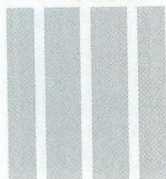
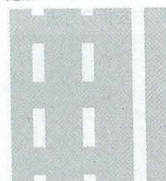
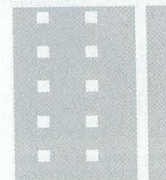
34. 停止線

35. 二段停止線

36. 進行方向

37. 中央線

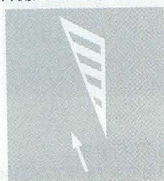
1.道路の右側にはみ出して通行してはならないことを特に示す必要がある道路に設ける場合

2.1以外の場所に設ける場合
(1)ペイントなどによるとき

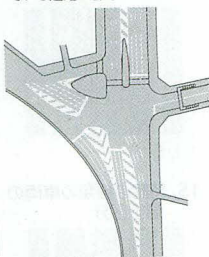
(2)道路びょうなどによるとき

3.道路の中央以外の部分を道路の中央として指定する場合
(1)常時指定するとき

(2)日または時間を限って指定するとき

4.1と3の(1)の場合で特に必要があるとき

38. 車線境界線

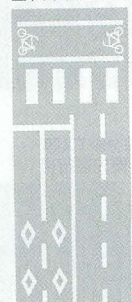
1.ペイントなどによるとき

または

2.道路びょうなどによるとき

39. 安全地帯

40. 安全地帯または路上障害物に接近

1.片側にさける場合

2.両側にさける場合

41. 導流帯

車の通行を安全で円滑に誘導するため、車が通らないようにしている道路の部分であること。

42. 路面電車停留場

43. 横断歩道または自転車横断帯あり

44. 前方優先道路

4 車両の種類と略称

略称	車両の種類
大型	大型自動車
大型等	大型自動車、特定中型自動車および大型特殊自動車
中型	中型自動車
特定中型	特定中型自動車
準中型	準中型自動車
普通	普通自動車
大特	大型特殊自動車
自二輪	大型自動二輪車および普通自動二輪車
軽	長さが3.40m以下、幅が1.48m以下、高さが2.00m以下の普通自動車（内燃機関を原動機とする自動車にあっては、総排気量が660cc以下のものに限る）
小特	小型特殊自動車
原付	原動機付自転車
二輪	二輪の自動車および原動機付自転車
小二輪	小型二輪車（総排気量については125cc以下、定格出力については1.00kW以下の原動機を有する普通自動二輪車）および原動機付自転車
自転車	普通自転車
トロリー	トロリーバス
乗用	もっぱら人を運搬する構造の自動車
大乗	大型乗用自動車
中乗	中型乗用自動車
特定中乗	特定中型乗用自動車
準中乗	準中型乗用自動車
バス	大型乗用自動車および特定中型乗用自動車
大型バス	乗車定員が30人以上の大型乗用自動車
マイクロ	大型バス以外の大型乗用自動車および特定中型乗用自動車
路線バス	一般乗合旅客自動車運送事業者による路線定期運行の用に供する自動車
普乗	普通乗用自動車
タクシー	一般乗用旅客自動車運送事業の用に供する自動車
貨物	貨物自動車
大貨	大型乗用自動車以外の大型自動車
大貨等	大型貨物自動車、特定中型貨物自動車および大型特殊自動車
中貨	中型乗用自動車以外の中型自動車
特定中貨	特定中型乗用自動車以外の特定中型自動車
準中貨	準中型乗用自動車以外の準中型自動車
普貨	普通乗用自動車以外の普通自動車
けん引	重被けん引車をけん引しているけん引自動車
標章車	高齢運転者等標章自動車

自動車の種類	
大型自動車	大型特殊自動車、大型自動二輪車、普通自動二輪車および小型特殊自動車以外の自動車で、車両総重量が11,000kg以上のもの、最大積載量が6,500kg以上のもの、または乗車定員が30人以上のもの
中型自動車	大型自動車、大型特殊自動車、大型自動二輪車、普通自動二輪車および小型特殊自動車以外の自動車で、車両総重量が7,500kg以上11,000kg未満のもの、最大積載量が4,500kg以上6,500kg未満のもの、または乗車定員が11人以上29人以下のもの
準中型自動車	大型自動車、中型自動車、大型特殊自動車、大型自動二輪車、普通自動二輪車および小型特殊自動車以外の自動車で、車両総重量が3,500kg以上7,500kg未満のもの、または最大積載量が2,000kg以上4,500kg未満のもの
普通自動車	車体の大きさ等が、大型自動車、中型自動車、準中型自動車、大型特殊自動車、大型自動二輪車、普通自動二輪車、または小型特殊自動車について定められた車体の大きさ等のいずれにも該当しない自動車
大型特殊自動車	カタピラを有する自動車（内閣総理大臣が指定するものを除く）、ロード・ローラ、タイヤ・ローラ、ロード・スタビライザ、タイヤ・ドーザ、グレーダ、スクレーパ、ショベル・ローダ、ダンパ、モータ・スイーパ、フォーク・リフト、ホイール・クレーン、ストラドル・キャリヤ、アスファルト・フィニッシャ、ホイール・ハンマ、ホイール・ブレーカ、フォーク・ローダ、農耕作業用自動車、ロータリ除雪車、ターレット式構内運搬車、自動車の車台が屈折して操向する構造の自動車および内閣総理大臣が指定する特殊な構造を有する自動車（この表の小型特殊自動車の項において「特殊自動車」という）で、小型特殊自動車以外のもの
大型自動二輪車	総排気量が400ccを超える内燃機関を原動機とする二輪の自動車（側車付のものを含む）で、大型特殊自動車および小型特殊自動車以外のもの
普通自動二輪車	二輪の自動車（側車付のものを含む）で、大型特殊自動車、大型自動二輪車および小型特殊自動車以外のもの （注）総排気量が50cc以下のものは原動機付自転車で、自動車ではない。
小型特殊自動車	特殊自動車で、車体の大きさが長さ4.70m以下、幅1.70m以下、高さ2.00m（ヘッドガード、安全キャブ、安全フレームその他これらに類する装置が備えられている自動車で、当該装置を除いた部分の高さが2.00m以下のものにあっては、2.80m）以下にあてはまり、最高速度が15km毎時以下のもの

※内閣総理大臣が指定する三輪の自動車については、二輪の自動車とみなされます。

第3部 交通違反点数と講習制度など

交通違反点数と講習制度

1 交通反則通告制度

1−1 交通反則通告制度の趣旨

この制度は、自動車、原動機付自転車などの運転者のした違反行為のうち、反則行為（交通違反のうち特に定められた種別の違反をいいます。）については、一定期間内に反則金を納めると、刑事裁判や家庭裁判所の審判を受けないで事件が処理されるものです。もし、反則金を納めなかったときは、刑事手続または少年審判手続で処理されることとなります。

1−2 交通反則告知書（青色キップ）を渡された場合

反則行為をした運転者は、警察官等から交通反則告知書（青色キップ）と納付書を渡されます。その日を含めて8日以内に告知書と納付書に記入された金額の反則金を納付すると、手続は終わり、刑事裁判や家庭裁判所の審判を受けなくてもよいことになります。

1−3 通告を受けた場合

納付書に記載された期間内に反則金を納付しなかったときは、指定された通告センターに出頭して、通告書を受けとり、その日を含めて11日以内に反則金を納付すると手続は終わります。住所が遠いなどで通告センターに出頭できない者は、送付により通告を受けます。このときは、送付に要した費用を反則金とともに納めなければなりません。

1-4　反則行為

反則行為のうち主なものは、P.125～P.126の表のとおりです。反則行為をした人であっても無免許運転または酒気帯び運転をしていた人、反則行為によって交通事故を起こした人のような危険性の高い人には、この制度は適用されません。

1-5　反則金の使途

反則金は銀行や郵便局を通じて国に納められた後、交通安全対策特別交付金として都道府県や市町村に交付され、信号機、道路標識、横断歩道橋などの交通安全施設の設置に使われます。

2　放置違反金制度

2-1　放置車両とは

違法駐車と認められる場合における車両であって、運転者がその車両を離れてただちに運転することができない状態にあるものをいいます。

車両の停止時間の長短、車両から離れた距離、エンジンを止めているか否か（ハザードランプ点灯の有無）等は関係ありません。

2-2　放置違反金の納付命令（使用者責任）

放置駐車確認標章が取りつけられた車両について

- 違反した運転者が出頭しない
- 違反した運転者による反則金の納付がない

など、運転者責任の追及ができない場合は、公安委員会は車両の使用者に対して放置違反金の納付を命令することとなります。

（注）「使用者」とは通常、車検証に記載されている使用者をいい、多くの場合、所有者と一致します（割賦販売による車両やリース車両などは、使用者と所有者が異なることがあります。）。

2-3　納付しなかった場合の措置

（1）督促・滞納処分

地方税の滞納処分の例により、放置違反金および延滞金・手数料を強制的に徴収されます。

（2）車検拒否

放置違反金を滞納して納付命令の督促を受けた者は、車検時に放置違反金等を納付したことを証明する書面を提示しないと車検（継続検査または構造等変更検査）を受けることができません。

2-4　車両の使用制限命令

放置違反金の納付命令を受けた使用者が、過去6ヵ月以内に同じ車両に対して納付命令を3回以上受けると、3ヵ月を超えない範囲内で車両の使用が制限されます。

3　点数制度

3-1　点数制度

点数制度とは、違反行為に対する点数をあらかじめ定めておき自動車等の運転者の交通違反や交通事故に一定の点数を付し、過去3年間の合計点数（累積点数という。）が一定の基準に達した場合に免許の取消し、停止等の処分を行うことを内容とする制度です。

3-2　違反行為に付する点数

点数には、一般違反行為に付する基礎点数、特定違反行為に付する基礎点数および違反行為に対する付加点数（交通事故の場合）があります。

ア　一般違反行為の基礎点数は、違反行為の種別に応じP.125～P.126の表のとおり定められています。

イ　特定違反行為の基礎点数は、悪質・危険な運転者を交通の場から排除するため、次の表のような高い点数が定められています。

なお、同時に2つ以上の違反行為をしたときは、高い方の点数がつけられます。

特定違反行為の基礎点数

	特定違反行為	点数
運転殺傷等	運転殺人等	62
	運転傷害等（治療期間3ヵ月以上または後遺障害）	55
	運転傷害等（治療期間30日以上）	51
	運転傷害等（治療期間15日以上）	48
	運転傷害等（治療期間15日未満または建造物損壊）	45
危険運転致死傷等	危険運転致死等	62
	危険運転致傷等（治療期間3ヵ月以上または後遺障害）	55
	危険運転致傷等（治療期間30日以上）	51
	危険運転致傷等（治療期間15日以上）	48
	危険運転致傷等（治療期間15日未満）	45
酒酔い運転		35
麻薬等運転		35
救護義務違反（ひき逃げ）		35

ウ　付加点数は、交通事故を起こした場合に、交通事故の種別と不注意の程度に応じて、次の表のとおり、原因となった違反行為の点数に加算される点数です。

付加点数（交通事故）

交通事故の種別（被害の程度）		交通事故がもっぱら違反行為者の不注意によって発生しているものである場合	左記以外の場合
死亡事故		20点	13点
傷害事故等	治療期間3ヵ月以上または後遺障害を伴うもの	13点	9点
	治療期間30日以上3ヵ月未満	9点	6点
	治療期間15日以上30日未満	6点	4点
	治療期間15日未満または建造物損壊	3点	2点

なお、救護義務違反（ひき逃げ）をしたときは35点が、措置義務違反（いわゆるあて逃げ）をしたときは5点が、さらに加算されます。

※欠格期間とは、運転免許を取り消されてから、新たに運転免許を受けることができるまでの期間です。

3−3　処分などの基準点数

運転免許の停止や取消しの処分の基準は次の表のようになっています。

ア　免許停止処分等の基準点数と処分日数の区分

<table>
<tr><th>処分前歴＼累積点数</th><th>1</th><th>2</th><th>3</th><th>4</th><th>5</th><th>6</th><th>7</th><th>8</th><th>9</th><th>10</th><th>11</th><th>12</th><th>13</th><th>14</th></tr>
<tr><td>0回</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td colspan="3">30日</td><td colspan="3">60日</td><td colspan="3">90日</td></tr>
<tr><td>1回</td><td></td><td></td><td></td><td colspan="2">60日</td><td colspan="2">90日</td><td colspan="2">120日</td><td colspan="5">取消1年</td></tr>
<tr><td>2回</td><td></td><td>90日</td><td>120日</td><td>150日</td><td colspan="10">取消1年</td></tr>
<tr><td>3回</td><td></td><td>120日</td><td>150日</td><td colspan="6">取消1年</td><td colspan="5">取消2年</td></tr>
<tr><td>4回</td><td></td><td>150日</td><td>180日</td><td colspan="6">取消1年</td><td colspan="5">取消2年</td></tr>
</table>

※累積点数15点以上は省略

イ　一般違反行為をしたことを理由として処分がなされる場合の累積点数の区分

過去3年以内の運転免許の停止などの回数		0回	1回	2回	3回以上
免許の停止		6点〜14点	4点 〜 9点	2点 〜 4点	2点または3点
免許の取消し	欠格期間1年（3年）	15点〜24点	10点〜19点	5点〜14点	4点〜9点
	欠格期間2年（4年）	25点〜34点	20点〜29点	15点〜24点	10点〜19点
	欠格期間3年（5年）	35点〜39点	30点〜34点	25点〜29点	20点〜24点
	欠格期間4年（5年）	40点〜44点	35点〜39点	30点〜34点	25点〜29点
	欠格期間5年	45点以上	40点以上	35点以上	30点以上

ウ　特定違反行為をしたことを理由として処分がなされる場合の累積点数の区分

過去3年以内の運転免許の停止などの回数		0回	1回	2回	3回以上
免許の取消し	欠格期間3年（5年）	35点〜39点			
	欠格期間4年（6年）	40点〜44点	35点〜39点		
	欠格期間5年（7年）	45点〜49点	40点〜44点	35点〜39点	
	欠格期間6年（8年）	50点〜54点	45点〜49点	40点〜44点	35点〜39点
	欠格期間7年（9年）	55点〜59点	50点〜54点	45点〜49点	40点〜44点
	欠格期間8年（10年）	60点〜64点	55点〜59点	50点〜54点	45点〜49点
	欠格期間9年（10年）	65点〜69点	60点〜64点	55点〜59点	50点〜54点
	欠格期間10年	70点以上	65点以上	60点以上	55点以上

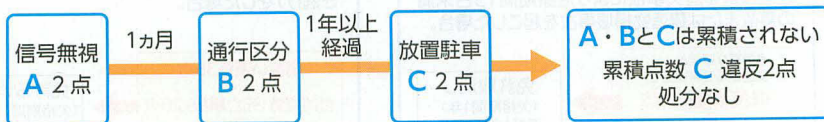
※欠格期間中または欠格期間終了後5年以内に再び免許の取消処分等を受けたときは、欠格期間が延長されます（カッコ内）。

3−4　点数計算等の特例

違反点数または前歴の計算において次のような特例が認められています。

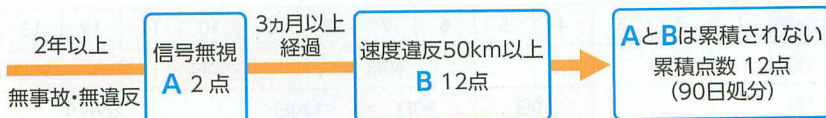
ア　違反点数が累積されない場合

1年間無事故・無違反で経過したときは、それ以前の点数は累積されない（違反歴は残る）。

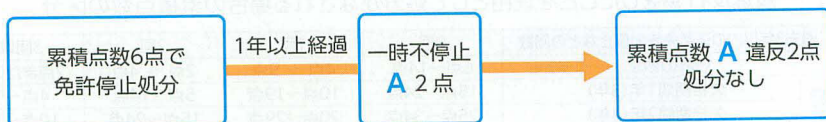
（例）

※1年以上経過とは、違反または事故の翌日から、次の違反または事故の前日まで、免許の失効・停止期間を除き、1年以上無事故・無違反で経過したときをいう。

イ　長期無事故・無違反者に対する優遇措置

2年以上無事故・無違反であった者が、1点、2点、または3点の軽微な違反をした場合、その後3ヵ月以上違反がなければ違反点数は累積されない（違反歴は残る）。

（例）

ウ　前歴とならない場合

免許停止の処分を受けた場合、停止処分満了日の翌日から1年以上無事故・無違反で経過したときは「処分前歴なし」として扱われる（更新時の区分は違反歴が適用される）。

（例）

4　講習制度

4−1　初心運転者講習

ア　準中型免許、普通免許、大型二輪免許、普通二輪免許または原付免許について、免許の種類ごとに取得後1年間（停止中の期間を除く。）を初心運転者期間とし、その間に違反などを犯し一定の基準（合計点数3点以上。ただし、1回3点となる場合は4点以上。）に該当した人には初心運転者講習が行われます。

イ　アの基準に該当する運転者が、初心運転者講習を受講しない場合、または受講後に再び3点以上（1回3点となる場合は4点以上）の違反をした場合は、再試験が行われます。

ウ 再試験に合格しない場合または再試験を受けない場合は、該当する免許のみ取り消されます。この取消処分には欠格期間がありません。

4−2　違反者講習

3点以下の軽微な違反行為により累積点数が6点になった者を対象に行われる講習であり、この講習を受けた者には免許停止処分は行われません。ただし、過去3年以内に違反者講習や停止処分等の対象となった者は受講できません。講習の内容は、実車による安全運転講習や交通安全活動体験講習などのコースがあります。

4−3　停止処分者講習

交通違反や交通事故等により免許の停止または保留などの行政処分を受けた運転者を対象に行われる講習であり、この講習において一定以上の成績を収めた者については、処分の停止日数や保留日数が短縮されます。

4−4　取消処分者講習

過去に運転免許の取消処分等(再試験の取消しを除く。)を受け、新たに運転免許を取得しようとする方を対象に行われる講習です。欠格期間経過後、運転免許試験を再び受けようとするときは、過去1年以内に取消処分者講習を受講していなければ、免許試験を受験できません。

4−5　更新時講習

免許証を更新しようとするときは、高齢者講習を受けた人を除き、運転者の違反歴などの状況に応じて、更新時講習を受けなければなりません。

なお、免許有効期間満了前6ヵ月以内に公安委員会が行う特定任意講習や更新時講習と同等の効果があるとの認定を受けた運転免許取得者教育(違反運転者に対するものはありません。)を受けた人は、受講義務が免除されます。

講習区分	対象者	時間
優良運転者講習	免許を受けている期間が継続して5年以上で、更新前5年間(基準日から起算)に、違反行為、重大違反そそのかし等または道路外致死傷をしたことがない人	30分
一般運転者講習	優良運転者講習・違反運転者講習・初回更新者講習のいずれにもあてはまらない人	60分
初回更新者講習	免許を受けている期間が継続して5年未満の人のうち、更新前5年間(基準日から起算)に3点以下の軽微な違反1回以下であり、かつ、重大違反そそのかし等または道路外致死傷をしたことがない人	120分
違反運転者講習	更新前5年間 (基準日から起算) に3点以下の軽微な違反2回以上もしくは4点以上の違反1回以上の人、または、重大違反そそのかし等もしくは道路外致死傷をしたことがある人	120分

基準日：更新前の運転免許証の有効期間が満了する日の直前のその者の誕生日の40日前の日

4−6　高齢者講習

ア 70歳から74歳までの高齢者の免許更新

- 免許証の更新期間満了日（「誕生日の1ヵ月後の日」以下同じ）の年齢が70歳から74歳までの高齢者は、更新手続き前に高齢者講習等を受講しなければなりません。
- 受講期間は、更新期間満了日6ヵ月前から更新期間満了日までです。
- 更新前6ヵ月以内に公安委員会が行う特定の講習や高齢者講習と同等の効果があると認定を受けた運転免許取得者教育を受けた者は講習が免除されます。
- 教習所において、自動車等を運転して行うチャレンジ講習によって、加齢に伴う身体機能の低下による運転への著しい影響がない旨の確認書の交付を受けた方は、簡易な講習になります。

イ　75歳以上の高齢者の免許更新

- 免許証の更新期間満了日の年齢が75歳以上の高齢者は、更新手続き前に認知機能検査と高齢者講習等を受講しなければなりません。
- 認知機能検査と高齢者講習等の受講期間は、更新期間満了日6ヵ月前から更新期間満了日までです。
- 高齢者講習は、認知機能検査の結果、認知機能の低下のおそれがないと判定された方については2時間、その他の方については個別指導を含む3時間の講習となります。
- 更新時の認知機能検査で一定の規準に該当したときは、認知症に該当するかどうか臨時の適性検査を受けるか、または一定の要件を満たす医師の診断書を提出することとなります。

ウ　臨時認知機能検査と臨時高齢者講習

- 75歳以上の運転者が、認知機能が低下したときに起こしやすい一定の違反行為をしたときは臨時認知機能検査を受けることになります。
- 検査の結果、認知機能の低下が運転に影響するおそれがあると判断されたときは、臨時高齢者講習（個別指導と実車指導）を受けなければなりません（P.4、5参照）。

5　運転免許証の返納制度と運転経歴証明書の取得

ア　運転免許証の返納制度

- 高齢等に伴い、自主的に運転免許証の返納を申請することにより運転免許を取り消す制度です。
- 取得したすべての運転免許を返納する場合のほか、上位の免許を返納して下位の免許を残すこともできます。例えば、普通免許を保有している場合に、普通免許を返納して原付免許を保有することができます。

イ　運転経歴証明書の取得

- すべての運転免許を自主返納した方は、運転経歴証明書の交付を申請することができます。
- 運転経歴証明書は、運転免許を返納した日からさかのぼって5年間の運転に関する経歴を証明するものです。なお、運転経歴証明書は、運転免許証と同様に身分証明書として用いることができます（一部の機関を除く。）。

主な一般違反行為の基礎点数と反則金の額

交通違反の種類		点数	酒気帯び点数(0.25未満)(注2)	反則金の額（円）			
				大型車(注3)	普通車	二輪車(注4)	原付車(注5)
酒気帯び運転(注1)	0.25以上	25					
	0.15以上0.25未満	13					
過労運転等		25					
共同危険行為等禁止違反		25					
無免許運転		25					
大型自動車等無資格運転		12	19				
仮免許運転違反		12	19				
無車検運行		6	16				
無保険運行		6	16				
速度超過	50km以上	12	19				
	40km以上50km未満	6	16				
(高速道路関係)	35km以上40km未満	6(3)	16(15)	(40,000)	(35,000)	(30,000)	(20,000)
	30km以上35km未満	6(3)	16(15)	(30,000)	(25,000)	(20,000)	(15,000)
(注6)	25km以上30km未満	3	15	25,000	18,000	15,000	12,000
	20km以上25km未満	2	14	20,000	15,000	12,000	10,000
	15km以上20km未満	1	14	15,000	12,000	9,000	7,000
	15km未満	1	14	12,000	9,000	7,000	6,000
放置駐車違反(注7)(注8)	駐停車禁止場所等	3		25,000(27,000)	18,000(20,000)	10,000(12,000)	10,000(12,000)
	駐車禁止場所等	2		21,000(23,000)	15,000(17,000)	9,000(11,000)	9,000(11,000)
駐停車違反(注8)	駐停車禁止場所等	2	14	15,000(17,000)	12,000(14,000)	7,000(9,000)	7,000(9,000)
	駐車禁止場所等	1	14	12,000(14,000)	10,000(12,000)	6,000(8,000)	6,000(8,000)
信号無視	赤色等	2	14	12,000	9,000	7,000	6,000
	点滅	2	14	9,000	7,000	6,000	5,000
通行禁止違反		2	14	9,000	7,000	6,000	5,000
通行区分違反		2	14	12,000	9,000	7,000	6,000
急ブレーキ禁止違反		2	14	9,000	7,000	6,000	5,000
追越し違反		2	14	12,000	9,000	7,000	6,000
踏切不停止等		2	14	12,000	9,000	7,000	6,000
優先道路通行車妨害等		2	14	9,000	7,000	6,000	5,000
交差点安全進行義務違反		2	14	12,000	9,000	7,000	6,000
環状交差点通行車妨害等		2	14	9,000	7,000	6,000	5,000
環状交差点安全進行義務違反		2	14	12,000	9,000	7,000	6,000
横断歩行者等妨害等		2	14	12,000	9,000	7,000	6,000
徐行場所違反		2	14	9,000	7,000	6,000	5,000
指定場所一時不停止等		2	14	9,000	7,000	6,000	5,000
積載物重量制限超過(注9)	10割以上	6　3	16　15		35,000	30,000	25,000
	5割以上10割未満	3　2	15　14	40,000	30,000	25,000	20,000
	5割未満	2　1	14　14	30,000	25,000	20,000	15,000
整備不良	制動装置等	2	14	12,000	9,000	7,000	6,000
	尾灯等	1	14	9,000	7,000	6,000	5,000
携帯電話使用等(交通の危険)		2	14	12,000	9,000	7,000	6,000
携帯電話使用等(保持)		1	14	7,000	6,000	6,000	5,000
安全運転義務違反		2	14	12,000	9,000	7,000	6,000
幼児等通行妨害		2	14	9,000	7,000	6,000	5,000
騒音運転等		2	14	7,000	6,000	6,000	5,000
消音器不備		2	14	7,000	6,000	6,000	5,000
高速自動車国道等運転者遵守事項違反		2	14	12,000	9,000	7,000	小特 6,000
免許条件違反		2	14	9,000	7,000	6,000	5,000

交通違反の種類		点数	酒気帯び点数(0.25未満) 注2	反則金の額(円)			
				大型車 注3	普通車	二輪車 注4	原付車 注5
番号標表示義務違反		2	14				
保管場所法違反	道路使用	3					
	長時間駐車	2					
通行帯違反		1	14	7,000	6,000	6,000	5,000
路線バス等優先通行帯違反		1	14	7,000	6,000	6,000	小特 5,000
軌道敷内違反		1	14	6,000	4,000	4,000	3,000
指定横断等禁止違反		1	14	7,000	6,000	6,000	5,000
車間距離不保持 注6		1(2)	14	7,000(12,000)	6,000(9,000)	6,000(7,000)	5,000(6,000)
進路変更禁止違反		1	14	7,000	6,000	6,000	5,000
追い付かれた車両の義務違反		1	14	7,000	6,000	6,000	5,000
割込み等		1	14	7,000	6,000	6,000	5,000
交差点右左折方法違反		1	14	6,000	4,000	4,000	3,000
指定通行区分違反		1	14	7,000	6,000	6,000	5,000
環状交差点左折等方法違反		1	14	6,000	4,000	4,000	3,000
交差点優先車妨害		1	14	7,000	6,000	6,000	5,000
緊急車妨害等		1	14	7,000	6,000	6,000	5,000
交差点等進入禁止違反		1	14	7,000	6,000	6,000	5,000
無灯火		1	14	7,000	6,000	6,000	5,000
減光等義務違反		1	14	7,000	6,000	6,000	5,000
合図不履行		1	14	7,000	6,000	6,000	5,000
乗車積載方法違反		1	14	7,000	6,000	6,000	5,000
定員外乗車		1	14	7,000	6,000	6,000	5,000
積載物大きさ制限超過		1	14	9,000	7,000	6,000	5,000
積載方法制限超過		1	14	9,000	7,000	6,000	5,000
転落等防止措置義務違反		1	14	7,000	6,000	6,000	5,000
転落積載物等危険防止措置義務違反		1	14	7,000	6,000	6,000	5,000
座席ベルト装着義務違反		1	14				
幼児用補助装置使用義務違反		1	14				
乗車用ヘルメット着用義務違反		1	14				
大型自動二輪車等乗車方法違反		2	14			12,000	
初心運転者標識表示義務違反		1	14	準中型 6,000	4,000		
本線車道出入方法違反		1	14	6,000	4,000	4,000	
けん引自動車本線車道通行帯違反		1	14	7,000	6,000		
故障車両表示義務違反		1	14	7,000	6,000	6,000	
泥はね運転				7,000	6,000	6,000	5,000
公安委員会遵守事項違反				7,000	6,000	6,000	5,000
運行記録計不備				6,000	4,000		
免許証不携帯				3,000	3,000	3,000	3,000

(注1)「酒気帯び運転(0.15以上0.25未満)」は、呼気中のアルコール濃度0.15mg/ℓ以上0.25mg/ℓ未満などの場合で、「酒気帯び運転(0.25以上)」は、呼気中のアルコール濃度0.25mg/ℓ以上などの場合をいいます。(注2)違反をした場合に酒気を帯びていたときは「酒気帯び点数」の点数となります。(注3)「大型車」とは、大型自動車、中型自動車、準中型自動車、大型特殊自動車、トロリーバスおよび路面電車をいいます。(注4)「二輪車」とは、大型自動二輪車および普通自動二輪車をいいます。(注5)「原付車」とは、小型特殊自動車および原動機付自転車をいいます。なお、小型特殊自動車のみの適用の場合は、小特と記入。(注6)「速度超過」「車間距離不保持」の欄の( )内の数は、高速道路関係の点数および反則金の額です。(注7)「放置駐車違反」の欄の「大型車」は、重被けん引車を含みます。(注8)「放置駐車違反」「駐停車違反」の欄の( )内の数は、高齢運転者等標章自動車以外の車両による高齢運転者等専用駐車区間等における反則金の額です(高齢運転者等専用駐車区間等以外での反則金の額に、2,000円を加えた額となります。)。(注9)「積載物重量制限超過」の点数および酒気帯び点数の左欄は大型車等、右欄は普通車等の点数です。

運転状況メモ

この欄は、運転のときのヒヤリ・ハット体験、違反・事故の記録を書き込んでいただくためのものです。
必要に応じて活用していただき、皆さまの安全運転にお役立てください。

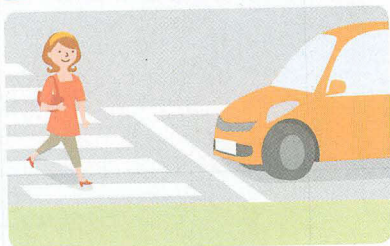
年月日	内　容	場　所	備　考

安全運転5則

1 安全速度を必ず守る

2 カーブの手前でスピードを落とす

3 交差点では必ず安全を確かめる

4 一時停止で横断歩行者の安全を守る

5 飲酒運転は絶対にしない

自転車が加害者となる交通事故が多発しています。

自転車事故は5分49秒に1件発生しています（平成29年交通事故統計より）。

自転車と歩行者、自転車同士の事故など、自転車が加害者になると損害賠償責任を負います。

近年、1億円近い高額な賠償金の支払いを命ずる判決がいくつも出されています。

自転車利用者の皆さん！ 保護者の皆さん！

自転車による万が一の事故への備えは大丈夫ですか？

子どもが加害者になった場合、親が賠償責任を負うことに！

〈事例〉

男子小学生（11歳）が夜間、自転車で帰宅中に、歩行中の女性（62歳）と衝突。

女性の意識が戻らない状態になった事故で

▼

自転車側（親）に

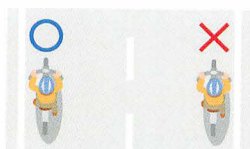
9,521万円の賠償を命ずる判決！

詳しくは、（一財）全日本交通安全協会のホームページ（http://www.jtsa.or.jp/）で！

自転車を利用する方は、交通ルールとマナーを守って安全な運転に努めましょう。

自転車安全利用五則

1 自転車は、車道が原則、歩道は例外

2 車道は左側を通行

3 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行

4 安全ルールを守る

5 子どもはヘルメットを着用

交通に関するお問い合わせ

(一財)全日本交通安全協会(全国交通安全活動推進センター)

全日本交通安全協会は、道路交通法第108条の32の規定に基づき、「全国交通安全活動推進センター」として、国家公安委員会から指定を受けています。

東京都千代田区九段南 4-8-13 自動車会館 7F
電話 (03) 3264-2641　ホームページ http://www.jtsa.or.jp/
受付時間／ 9：15 ～ 17：15 (土・日・祝日を除く)

都道府県交通安全協会(都道府県交通安全活動推進センター)

都道府県交通安全協会は、道路交通法第108条の31の規定に基づき、「都道府県交通安全活動推進センター」として、それぞれの都道府県公安委員会から指定を受けています。

協会名	電話番号
北海道	(011) 737-8700
青森	(017) 782-5012
岩手	(019) 652-4597
宮城	(022) 223-1130
秋田	(018) 896-5045
山形	(023) 655-5320 (023) 655-6360
福島	(024) 591-5038
東京	(03) 3592-1234
茨城	(029) 247-3355
栃木	(028) 622-8483
群馬	(027) 252-0251
埼玉	(048) 824-3050
千葉	(043) 271-8481
神奈川	(045) 478-0166
新潟	(025) 285-3755
山梨	(055) 280-5550
長野	(026) 292-9750

協会名	電話番号
静岡	(054) 251-4765 (054) 251-8103
富山	(076) 451-1851 ～ 2
石川	(076) 238-0496
福井	(0776) 22-0465
岐阜	(058) 271-5278
愛知	(052) 981-7587 ～ 9
三重	(059) 228-9636 (059) 223-1333
滋賀	(077) 585-2750 (050) 3775-0303
京都	(075) 411-0056 ～ 7
大阪	(06) 6941-6983
兵庫	(078) 341-8318 (078) 371-2262
奈良	(0744) 22-0680 (0744) 23-4400
和歌山	(073) 473-1710 (073) 473-3249

協会名	電話番号
鳥取	(0857) 24-2110
島根	(0852) 36-6338
岡山	(086) 724-9700
広島	(082) 941-7700
山口	(083) 973-0054
徳島	(088) 624-7111
香川	(087) 832-9355
愛媛	(089) 979-2101
高知	(088) 822-5877
福岡	(092) 641-8880
佐賀	(0952) 26-9837
長崎	(095) 845-1770
熊本	(096) 233-2110
大分	(097) 532-0815
宮崎	(0985) 35-6231
鹿児島	(099) 269-7565
沖縄	(098) 851-7900

わかる 身につく 交通教本

■編集・発行／一般財団法人 全日本交通安全協会
〒102-0074 東京都千代田区九段南4-8-13 自動車会館7F
電話 (03)3264-2641(代表)
ホームページ http://www.jtsa.or.jp/

平成25年 4 月 1 日初版発行
平成28年 4 月 1 日第6改訂版発行
平成29年 3 月 12日第7改訂版発行
平成30年 4 月 1 日第8改訂版発行
平成31年 4 月 1 日第9改訂版発行